DIARIO DE VIAJE



MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y PREVISIÓN SOCIAL

BIBLIOTECA ARTIGAS

Art. 14 de la Ley de 10 de agosto de 1950

COLECCIÓN DE CLÁSICOS URUGUAYOS

Vol. 27

FRANCISCO XAVIER DE VIANA

DIARIO DE VIAJE

Tomo I

Preparación del texto a cargo de
SOFÍA CORCHS QUINTELA

FRANCISCO XAVIER DE VIANA

DIARIO DE VIAJE

Prólogo de

HOMERO MARTÍNEZ MONTERO

Tomo I

MONTEVIDEO

1958

'sados de INIAL. 19++.



PRÓLOGO

"Lecciones de Navegación ó Principios necesarios á la Ciencia del Piloto, por Don Dionisio Macarte y Díaz, de la Orden de Don Juan, Teniente de Fragata graduado de la Armada, y primer Maestro de la Academia de Pilotos de ella en el departamento del Ferrol. En Madrid. En la Imprenta de Sancha. Año de MDCCCI"

Es una obra para marinos, que sólo puede interesar a un marino. En el claro de una media página en la que termina el Libro II, Sección IV, con letra grande y clara que ha descolorido el tiempo, se lee: "Es de Francisco Xavier de Viana". Un marino, el primer marino uruguayo, que si algún otro pudiera haberle precedido cronológicamente en el arte apasionante y ciencia de la navegación, ningún otro le aventajó en méritos de labor científica cumplida y en intensidad de vida pública, con servicios a su patria de origen y a la de sus antepasados en cuyo cumplimiento puso tanta capacidad profesional y administrativa, como devoción al deber llegando por ella al límite en que se juega conscientemente la vida.

Perteneció Francisco Xavier de Viana a aquella estirpe de varones hispanos que en el empeño de tres siglos por conquistar las tierras y los mares que integraban el planeta más allá de los reducidos límites de Europa, se daban a su misión con renunciamien-

tos de ascetas y tozudez de heroísmo aún antes que los caracteres somáticos les adentraran en la pubertad.

"La del alba sería. . ." cervantina caracteriza una manera de ser y de operar de la raza hispánica de aquellos tiempos. Ya tendremos ocasión de señalar algunos ejemplos; digamos, entre tanto y justificando nuestra afirmación en el caso de Viana, que a la edad de diez años —edad de juegos y de ilusiones en que se necesita y se busca la protección de los progenitores— "sabiendo solo la doctrina Cristiana, leer, escrivir y las quatro reglas de sumar, restar, multiplicar y partir", el niño fue embarcado en la fragata "Asunción", confiado a una marinería que nunca había visto antes, a fin de que en la patria de sus padres, situada en la otra orilla del Atlántico, se iniciara en la marina militar en la que adquiere rango de oficial a los catorce años no cumplidos "desde cuia edad me bi en el gran mundo entregado a mi mismo".

Comprensible es, entonces, la conmovida reacción del niño —confesada con la espontaneidad de la verdad sencilla— que rompiendo en llanto cuando percibe cómo el impulso de las velas va interponiendo el mar entre la tierra y su soledad, corre a encerrarse en su camarote para perder la visión determinante de su desconsuelo. "Al día siguiente subí al alcazar y vi que por todas partes nos rodeaba el mar". Por él va Viana hacia su destino. Y desde entonces hasta el eclipse de su vida pública acaecido 43 años más tarde, su existencia es un dinámico bullir de pensamiento y de realizaciones.

No vamos a empeñarnos en la tarea de trazar su biografía; sabemos que su vida de profesional fue sumamente activa, como la de todo el personal de

la marina española del siglo XVIII. La documentación que generosamente puso a nuestra disposición el historiador amigo, Prof. Juan E. Pivel Devoto y la que hemos consultado en los archivos españoles, nos muestran a un joven oficial que cumple en breve tiempo múltiples destinos. Ya embarcado, conduciendo al Plata el regimiento de Burgos o dando la vuelta al mundo en la fragata "Astrea"; ya en tierra, en el arsenal de la Carraca o de ayudante de la Compañía de Guardias Marinas. En tan variados cargos debe haber puesto de manifiesto singulares condiciones para haber sido distinguido por el Capitán de Fragata D. Alejandro Malaspina, al elegirle para integrar la plana mayor de la nave insignia en la expedición que con fines científicos y políticos realizaron las corbetas "Descubierta" y "Atrevida", entre el 30 de julio de 1789 y el 21 de setiembre de 1794, a través de las posesiones coloniales españolas —y algunas inglesas— situadas en la costa oriental de la América Meridional y en las del Pacífico del mismo continente, desde los 60º de latitud Sur a los 60º N., islas y archipiélagos asiáticos de Filipinas, Mulgrave, Vavao, etc.

Desde luego, no basta la cita que hacemos del recorrido geográfico realizado por la expedición para aquilatar la trascendente significación de la misma y deducir de ella los méritos que refleja sobre el personal superior a cuya capacidad estuvo confiado el éxito, y entre los cuales, como hemos dicho, estuvo el joven Alférez de Fragata Francisco X. de Viana. Necesario se hace conocer, pues, los superiores motivos que la gestaron y los fructuosos resultados alcanzados.

Cerrado el período de los grandes descubrimientos geográficos con el hallazgo de Australia a principios del siglo XVII —no tomando en cuenta, desde luego, la exploración de las tierras árticas que se continúa todavía— varias y muy importantes expediciones habían organizado Francia e Inglaterra, no tanto con el incentivo de descubrir nuevas tierras, sino con la finalidad de consolidar las conquistas y de llegar a un completo conocimiento de la geografía, de donde había de derivarse el estudio y trazado de las mejores rutas para asegurar las comunicaciones que facilitaran la acción política y económica de las naciones colonizadoras. Tales objetivos habían animado los viajes de Jaime Cook de 1769, 1772 y 1776 por las latitudes extremas del Pacífico; el de Luis Antonio de Bougainville de 1766 y, sobre todo, el de La Pérouse de 1785, a quien Luis XVI de Francia comisionó para continuar los trabajos de los dos viajeros precitados.

España, metrópoli de dilatadas posesiones coloniales asentadas en todo el mundo conocido, había menester de enviar una expedición que le aportase los conocimientos necesarios y suficientes para organizar su imperio en las mejores condiciones de administración y relación política

Cierto era que la monarquía había designado autoridades rectoras de cada una de sus posesiones y que un profuso cuerpo de ordenanzas regía las relaciones entre la metrópoli y sus colonias y aún —aunque en menor grado— las de éstas entre sí. Pero tal conjunto dispositivo, ¿constituía una organización efectiva? O dicho de otra manera, ese conjunto de funcionarios, de instituciones y de ordenanzas, ¿respondía a una realidad social, económica y

política? ¿Constituía el vasto imperio un ente orgánico en el que cada parte respondía a una función y concurría a un fin común?

Interrogantes de tal naturaleza y entidad se planteaba la lúcida mente de D. Alejandro Malaspina y deseando resolverlas en provecho de España, elevó al rey por intermedio del esclarecido Ministro de Marina, D. Antonio Valdes, un proyecto de observación y estudio orientado en tan alta finalidad.

Disciplinas que en épocas recientes han sido ordenadas en estudio especializado, tales como la Geografía Humana y la Geopolítica, integran sin calificación especial, pero con ajustada precisión expositiva el plan de objetivos expedicionarios

"Quien comparace el viaje de las corbetas "Descubierta" y "Atrevida" de la Marina Real, á los ingleses y franceses que le han precedido desde 1765 —escribía su organizador, exponiendo en su característica redacción anfibológica el plan a que había de ajustarse el relato del mismo —erraría ciertamente sobre manera. En el año 1789, época en la cual se emprendió el viaje, cuyos resultados presentamos ahora al público, ya el globo habitable podía considerarse enteramente conocido. . . el intentar un nuevo viaje de descubrimientos hubiera merecido el desprecio de los sabios. No eran, pues, los adelantamientos de la Hidrografía y de la navegación en general los que pudiesen mover el viaje actual con la esperanza de algún suceso; pero una mirada aunque leve al estado de los conocimientos y combinaciones europeas sobre la América y el Asia, debía descubrir luego al punto otros objetos de igual o mayor importancia que prestasen un justo motivo para emprenderle, y prometiese a la Nación aquella uti-

lidad, si no aquel lustre, al cual habían aspirado los últimos navegantes extranjeros".

"Nuestras miras —agregaba— se dirigían al conocimiento cabal de unas posesiones inmensas, al prudente desprendimiento de las que fuesen inútiles ó perniciosas, y á la reunión precisa de los diferentes puntos de una Monarquía tan extendida, de donde dimanaban por precisión la nimiedad hidrográfica y política, la lentitud, las costas, los menores riesgos de la navegación, las ideas más trilladas, y sobre todo, la mayor dificultad de conservar las tripulaciones en buen orden y buena salud".

"Indicados ya los objetos generales que dictaron como util el viaje actual y como prudente el no prefijarse una imitación servil de los viajes ingleses, es facil descender á las ideas de donde dinamó el pormenor de su ejecución. La construcción de un Atlas Hidrográfico para las navegaciones distantes de los buques nacionales, ora atendiesen el abasto recíproco de las colonias con la matriz, ora á un comercio más extendido con los países independientes de la Europa, era por sí un objeto suficiente para mover hacia el mar Pacífico buques y sujetos que lo verificasen: sin mayores costos era fácil después combinar con este examen nimio (*léase minucioso*) de las costas algunos progresos en la Historia Natural, referidos esencialmente al hombre y luego al suelo y á los diferentes animales que lo habitan".

"Es, por consiguiente necesario en el examen propuesto de la América abandonar el hilo de los razonamientos adoptados hasta ahora; y después de una ojeada instructiva é imparcial á ese vasto continente y á la utilidad real de sus productos y de su comunicación con Europa, es preciso descender particular-

mente á la naturaleza de las posesiones españolas, á las condiciones sociales que las unen entre sí, y finalmente, á los medios que condujeron á su formación; al estado en que se hallan en el día y, finalmente, á los medios que suministran ellas mismas sin violencia para restablecerse y contribuir á la utilidad pública".

Y sintetizaba Malaspina luego de su larga exposición acerca de los objetivos científicos políticos y económicos de la expedición: "...el nuestro no ha sido un viaje de descubrimientos; llevaba por objeto el conocimiento de la América para navegar con seguridad y aprovechamiento sobre sus dilatadísimas costas, y para gobernarlas con equidad, utilidad, metodos sencillos y uniformes".

Debiendo cumplir misión tan delicada, era de suyo que debía autorizarse al jefe de la expedición a elegir el personal superior que había de colaborar en la ejecucion de los propósitos, y huelga decir que habiéndolo autorizado así el rey y su ministro, Malaspina iba a escoger los oficiales más capacitados dentro de la eficiente marina española del siglo XVIII. La elección del Alférez Francisco Xavier de Viana para componer la plana mayor de la nave insignia señala cuán elevado concepto debía gozar dentro del cuerpo de oficiales; y si para deducir esto fuera necesario probar la calidad de aquel cuerpo, unas pocas citas bastarán.

Dejemos de lado la fecunda tradición de los siglos anteriores en que por la capacidad profesional y osadía de sus marinos, España reveló a la asombrada humanidad la forma y dimensión del planeta, dándole los principios para terminar con tanto sofisma.

Abrió y exploró rutas a través de oceanos y mares; practicó estudios y realizó trabajos hidrográficos, demarcó tierras y trazó derroteros, obra extraordinaria que si mayor gloria no alcanzó a la nación en la época, se debió a que sus resultados fueron soterrados en la reserva de los archivos siguiendo la política de darle seguridad al imperio colonial en la ocultación del silencio.

En los años en que Malaspina proyecto e inició su expedición, vivían Jorge Juan y Antonio de Ulloa, aquellos dos talentos precoces a quienes su rey confió la delicada tarea de representar a España en la comisión enviada por la Academia de Ciencias de Francia para medir un grado de meridiano en la America Central. Imberbes Guardias Marinas de 19 y 21 años a quienes hubo que dárseles la dignidad de Tenientes de Navío para que su designación no pareciese mofa a la gravedad y autoridad científica de Bouguer, Godin y La Condamine. En 1751 había organizado el primero, desde su cargo de Capitán de Guardias Marinas, la enseñanza náutica a la que aportó su *Compendio de Navegación*, la obra más perfecta del género en su época, antecedente digno de aquel *Examen Marítimo* que habría de inmortalizar su nombre.

Y vivía Juan de Lángara, insigne discípulo de Jorge Juan, cuyos trabajos hidrográficos y ciencia náutica trascendían los límites de su patria, dentro de cuya ámbito se iban formando, por la divulgación generosa que hacia de sus conocimientos, un cuerpo profesional de superior preparación. A su insignia de Capitán General arbolada en el navio "Reina Luisa" saludaron las corbetas de Malaspina al entrar en Cádiz de regreso, el 21 de setiembre de 1794.

Terminado su *Código Naval* —siete años de trabajo y un siglo de vigencia— hallábase por esos días listo para pasar al Mediterráneo junto a su ex-Comandante Lángara, don José de Mazarredo, aquel tan lúcido cerebro como temerario profesional que navegando en la "Venus" por la cercanía del cabo de Buena Esperanza, concibió una noche en que Aldebarán brillaba cerca de la luna, un metodo para el cálculo de longitudes.

Y llenaban con su nombre el escalafon naval y con sus méritos la consideración de España, Gabriel de Aristizábal, José de Mendoza y Ríos, ascendido a Capitán de fragata a los 24 años por el mérito de su *Navegación Astronómica;* Gabriel de Ciscar, Diego de Alvear y Ponce, Juan Varela, Martín Fernández de Navarrete, tan eficiente marino como ilustre investigador histórico; Santiago de Zuloaga el autor de *Maniobras Navales*. Ruiz de Apodaca, Bruno de Heceta, Gonzalo López de Haro y tantos otros más que hacían de la armada española de fines del siglo XVIII, un cuerpo de superior solvencia técnica.

En esta pleyade de capacitados profesionales debía escoger Malaspina sus colaboradores, expresamente autorizado al efecto por el rey. La elección de Francisco Xavier de Viana importa, pues, un reconocimiento de las dignas condiciones que debían destacar al joven marino nativo de Montevideo.

Su actuación en el viaje y la trayectoria de su vida posterior, demuestran que Malaspina tenía un cabal conocimiento acerca de las condiciones que concurrían en los oficiales de la armada.

En la ficha bibliográfica que dedicó Dardo Estrada al *Diario* de Viana, se dice de éste que Malaspina "sólo le nombra en asuntos de servicio". La verdad

es que cuando la mención es de esta naturaleza, se deja ver la deferencia con que el jefe de la expedición le distinguía. Así, anota en su diario con fecha 4 de octubre de 1789: "En el entretanto, D. Francisco Viana, á cuyo cargo había quedado la corbeta por enfermedad de D. Manuel Novales, adelantaba considerablemente los aprestos". Y el 15 de febrero de 1790: "Aprehendióse también por la actividad del Teniente de fragata D. Francisco Viana, el soldado de la *Atrevida*..." (Páginas 59 y 81, respectivamente, de la publicación de Novo y Colson). Pero le cita, además, en su intervención profesional, como observador y calculista de longitudes, formando equipo con el mismo Malaspina. (Páginas 334 y 337 de la publicación citada).

Si tal jefe hizo elección de tal oficial para que participara en una expedición en que ponía a prueba su prestigio, no debe haber sido, ciertamente, para utilizarle sólo en tareas de rutina. El mismo Viana cita en su *Diario* con precisión de detalles, algunas de sus intervenciones científicas. las observaciones para el cálculo de latitud en las costas de Chile, el 5 de enero de 1790, el relevamiento del puerto contiguo a la playa del Almendral, realizado con don Francisco Bauzá, y el de Sorsogón en el Pacífico, trabajo que se le encomendó expresamente. En las proximidades de Botany-Bay, observó y calculó a la par que Malaspina y José Espinosa, el eclipse de sol del 10 de marzo de 1793, siendo comisionado por el jefe de la expedición, dos meses más tarde, para comprobar los resultados de la exploración hecha por Maurell en costas del archipiélago de Vavao.

Era de práctica en la armada española de la época —y también imposición de ordenanzas— que "dado principio al viaje por mar ó por tierra, comiencen los descubridores a hacer memoria y descripción, por día, de lo que vieren, hallaren y aconteciere en todo lo descubierto... guardando el libro con mucho cuidado para que, cuando vuelvan, lo presenten a nuestro Consejo". Y en acatamiento a aquella costumbre y a esta disposición, iniciado el viaje comenzó Viana a trabajar este *Diario* que con tan buen criterio reedita la *Biblioteca Artigas* en su colección de Clásicos Uruguayos.

Digamos en primer término, que el tal *Diario* ofrece méritos intrínsecos suficientes como para haber decidido la resolución de la comisión editora, si no fuera de suficiente entidad el hecho de que conteniendo la expedición de Malaspina tanta noticia histórico-geográfica de interés para la América Meridional, en general, y para nuestro país, en particular, sean tan poco difundidos los relatos que a tal viaje se refieren, bien a través de la publicación que en 1885 efectuó el Teniente de Navío Pedro de Novo y Colson (Madrid. Imprenta de la viuda e hijos de Abienzo) bien a través de este *Diario* de Viana compuesto tipográficamente 36 años antes de la publicación arriba citada, en la imprenta del ejército que funcionaba en el Cerrito de la Victoria, sede del cuartel general de las tropas sitiadoras de Montevideo durante la Guerra Grande. Con anterioridad, y en forma de folletín, había aparecido en *El Defensor de la Independencia Americana*, desde el Nº 429 al 525, entre las fechas 20 de setiembre de 1849 y 8 de octubre de 1850, como lo señala Dardo Estrada en su *Historia y Bibliografía de la imprenta en Montevideo.*

1810-1865. Se trataba, sin duda, de un homenaje hecho a su tío por el General Manuel Oribe, quien poseía la suficiente cultura para apreciar los valores de la obra. Y estos son varios.

El cuadro de longitudes y latitudes de ochenta y una estaciones geográficas entre las que figuran Isla de Lobos, Montevideo y el cabo San Antonio, tres puntos del estuario del Plata, con que se inicia la obra, permite apreciar la responsabilidad con que se trabajaba a fines de siglo pasado en este plano científico; y las tabulaciones referentes a las características de la arboladura, a las armas y municiones, a la cantidad de víveres de aprovisionamiento ordinario y extraordinario embarcada, como las noticias referentes a los efectos destinados a ganar la buena voluntad de los indígenas, no solo constituyen un testimonio valioso para conocer los detalles de orden y previsión con que se iniciaba un viaje de larga navegación a fines del siglo XVIII, cuando no existía la tecnica del frio para conservar los alimentos, ni la duracion e inseguridad de las singladuras permitían una adecuada renovación del aprovisionamiento del agua, sino que revelan el sentido de útil minuciosidad del autor de tanto estado. Tal preocupación se mantiene a través de las trescientas páginas del *Diario*, bien que siempre contenida en un límite de provecho y licitud por lo que la lectura no resulta perturbada ni abrumadora.

Desde luego, un cierto porcentaje de los datos científicos y observaciones de carácter profesional contenidos en él, pertenecen al acervo común de la expedición; esto es lógico en un trabajo de colaboración. Pero ello ni resta méritos a la compilación efectuada por Viana ni mengua los particulares del autor,

porque aún teniendo a disposición datos multiplicados en número y naturaleza, se necesitan ciertas dotes estimables para escogerlos con tino, coordinarlos con método y transmitirlos con provecho. Así, para afirmar con una cita la apuntacion hecha con carácter general, nos viene a la memoria una observación anotada por Viana acerca de la franquía que presenta el canal de Lobos y las circunstancias en que puede navegársele, pormenorizada como no hemos encontrado en ningún otro derrotero.

Comparando las anotaciones del diario llevado por Malaspina con las consignadas por Viana en el suyo, se comprueba cuanta diferencia hay entre ambos, por lo cual resulta difícil adherir a la opinión formulada por Dardo Estrada en su ficha bibliográfica: "El *Diario* de Viana es un simple *Cajón de sastre*, donde aparte de observaciones personales —que tambien hay mucho suyo en el— fue Viana anotando diariamente todos los incidentes de la expedición, y cuanto ocurría digno de ser anotado; aparte de esto, extractaba el *Diario* de abordo, trabajado diariamente por Malaspina..." En realidad, efectuando la confrontación de ambos diarios, parecería que Malaspina extracta a Viana y bien se percibe que así como suele ser éste más amplio que aquél, hay disímiles reacciones entre los autores acerca de un mismo hecho, sin que dejemos de admitir que la diferencia de responsabilidades pudo crear discrepancias de actitudes.

El día 22 de diciembre de 1789 desembarcan las tripulaciones en una de las islas Malvinas y alguien prendió fuego a los pastos. ".. ya fuese por diversión ó por necesidad de azar algunos mariscos —comenta Viana— ellos encendieron fuego en varias partes, y el viento fresco del S. y S.S.O. estendio en un

momento por las colinas inmediatas, y aunque en esta isla desierta de ganados no podía producir daño alguno el incendio, temiamos con razón, que oscureciendose el día por medio del denso humo nos estorbase tomar distancia y observar en la noche la ocultación de Acuario por el borde oscuro de la luna..." Véase cómo comenta Malaspina el suceso: "...dispersados asi (*los marineros*) en muy poco tiempo, no tardaron en dar muestra de su genio natural, inclinado al desorden y á la destrucción. Prendieron fuego a un montón de turba en donde esta planta se hallaba más espesa, y en un momento, no sólo vimos arder por diferentes partes el monte inmediato, sino que el humo que salía del incendio ocultaba los objetos aún más cercanos".

Por lo demás, debemos recordar que el 14 de abril de 1790, por razones de trabajo, Viana pasó a la "Atrevida", siendo reemplazado en la nave insignia de Malaspina por el Teniente de Navío Dionisio Galiano; pero el *Diario* de Viana continuó y con igual jerarquía termina el 14 de febrero de 1794, día del retorno a Montevideo.

"Que también hay mucho suyo en él" es indudable y así puede sostenerse mientras no aparezcan otros documentos probatorios de que las deducciones y afirmaciones estampadas por el marino uruguayo no son debidas a su observación, razonamiento y conocimientos profesionales. Citas que afirmen esta aseveración pueden ser dadas a pluralidad. Por ejemplo, refiriéndose a la desembocadura del río Santa Lucía que por su orientación, morfología y vecindad a la bahía montevideana —tan expuesta a los vientos del Sur— se había insinuado alguna vez como puerto, dice Viana que luego del "prolijo examen del fon-

deadero de Santa Lucía, cuya barra tiene menos de dos brazas de agua, disipa ya cualquier proyecto sobre su utilidad". Refutación similar asienta sobre el puerto de Maldonado, tan sostenido en la recomendación de marinos y gobernantes desde principios de siglo. Y con sutileza a la par que con tolerante respeto hacia las opiniones ajenas, escribe esta afirmación referente a los patagones: "Los oficiales de la fragata *Cabeza* viéndoles retirarse á sus tolderías poco antes de ponerse el sol, creyeron haber encontrado en este astro el objeto del culto de estos felices naturales, á pesar de la solidez que dan á este juicio los conocimientos de sus autores, y la fina crítica del redactor del viage, es menester convenir que los antecedentes sobre que se fundan son muy débiles y equivocos; á lo menos nosotros en iguales circunstancias no hemos hallado analogía alguna, entre la retirada de los Patagones á aquella hora y su adoración al sol, porque creímos que la distancia de dos leguas á que siempre plantan de la playa su toldería, era un motivo suficiente para su marcha, y nos dispensaba de recurrir á otros extraños".

Bien se comprueba por esta observación, que no es Viana el viajero ingenuo que admite cuanto han afirmado los que le precedieron; tan irreflexivo que no sabe sacar sus propias deducciones de un hecho o tan carente de raciocinio que no penetra la razón de los sucesos. Leánse con atención, por ejemplo, los argumentos con que refuta la afirmación de los marinos de aquella fragata "Cabeza" sobre que los patagones mantenían relaciones con las poblaciones españolas de Buenos Aires y de Chile, así como su exposición de que Puerto Deseado "no es tierra tan estéril como la pinta Narborough, Biron y otros",

para comprobar cuanto afirmamos acerca de las positivas condiciones intelectuales de Viana.

Esta misma capacidad de análisis le impide ser un sistemático negador de méritos ajenos, o uno de esos espíritus aviesos que en el desconocimiento de la labor de terceros cree encontrar el plano propicio en el cual destacar su personalidad. Por el contrario, se entusiasma con la labor de sus compañeros y se regocija con el éxito que alcanzan, como lo manifiesta cuando los naturalistas de la expedición, en una recorrida de "cien leguas de país llano, algunas islas, el terreno montuoso de Pan de Azúcar y de las proximidades de Maldonado, las amenas inmediaciones del Paraná de las Conchas y en Martín García", habían logrado la formación de un herbario de quinientos ejemplares y una colección de unas cincuenta aves nuevas o mal clasificadas. Y si destacando el mérito de terceros se honra, anotando el hecho reseñado pone en relieve su sensibilidad a esa cultura humanista que distingue a la raza hispánica Es, entonces, bien justificada la elección hecha por D. Alejandro Malaspina para que el marino nativo de Montevideo formase parte de la plana mayor de aquella expedición.

Los pliegos escritos por Viana responden bien a su propósito declarado así en la forma como en el contenido. Su trabajo es, típicamente, un "diario" como él se lo propuso; y en tal sentido, y pues que el autor participaba de la expedición no como simple espectador sino como actor munido de cultura general, conocimientos científicos y experiencia de vida —tenía al iniciarse el viaje 23 años vividos intensamente— no excluye información que deje interrogantes acerca de los objetivos propuestos y de

las circunstancias en que se desarrolló la comisión. Por eso, junto al dato científico del valor de la gravedad en diversos lugares, de la intensidad o dirección de la corriente marítima o de la frecuencia direccional de los vientos, se encuentra la anotación de carácter profesional tendiente a transmitir la experiencia adquirida, el comentario sobre la economía y situación política de la colonia, la especulación filosófica o el comentario sobre el hecho intrascendente que concurre a dibujar el ambiente y da expresión a las ideas y sentimientos del autor. Todo ello en un estilo llano y de clara exposición que hacen fácil y agradable la lectura, méritos muy estimables y dignos de ser destacados que muchos "diarios" y "memorias" sobre hechos y viajes interesantes hay, cuya difícil lectura llegan a perturbar o a anular la buena disposición hacia su conocimiento, alterado el ánimo del lector por el esfuerzo de descifrar el pensamiento del autor.

Si no importa mérito de menor cuantía ser ordenado en la exposición y claro en la expresión, características que estimulan la lectura del *Diario* de Viana, cabe señalar, además, que no está allí el profesional encastillado en su disciplina mental que todo lo reduce a latitudes, medida de ampolletas y distancias estelares. También está presente el hombre sensible —presente de aquel niño que se encerró a llorar en su camarote— a las supremas relaciones de la naturaleza en las que el medio físico y el social se penetran para llegar a un equilibrio económico o a una emotiva floración. Así se muestra Viana cuando en un lugar de la inhóspita costa patagónica descubre una isleta donde no existe "la menor señal de ve-

getación, y separada del continente parece que la Providencia la ha destinado á servir de asilo a una multitud innumerable de pájaros marinos á quienes las piedras de sus orillas suministran abundantes mariscos, proporcionándoles la seguridad de sus nidos contra ataques de los animales terrestres que turban en otra parte su quietud"; así cuando la naturaleza desarrolla las galas de una lujuriante vegetación en los archipiélagos polinésicos, a los cuales arriban los viajeros ahitos de mar y soledad espacial.

Cuando habla el profesional, es claro y preciso sin dejar de ser minucioso cuando las circunstancias lo exigen, con lo cual demuestra no sólo su buen criterio, sino ser experto en su oficio, ya que sólo mediando tal capacidad puede determinarse cuales elementos no han de excluirse de los conocimientos que deben transmitirse. El medio marítimo, en un ambiente como el estuario del Plata, lleno de escollos, bajíos y canales, no permite la defensa de situaciones apremiantes con una libertad de maniobras como podría adoptarse en alta mar o en otro espejo de aguas menos condicionado. Es por tal razón que no parecen excesivas sus abundantes noticias referentes a la recalada y navegación del estuario, asunto al cual Viana dedica varias páginas.

Los temas marítimos no constituyen, sin embargo, la armazón que soporte el desarrollo de la obra. Si así fuera, su interés quedaría limitado a una cierta categoría de lectores. La descripción de tanta tierra aproada en el Atlántico y en el Pacífico; la información sobre la vida y costumbres de los pueblos que la habitaban, la noticia sobre el estado económico de las colonias, son otros tantos temas adecuados para concitar el interés de una gran masa de lectores de pre-

ferencias y cultura heterogéneas. En todas estas cuestiones se muestra el relator bien informado, y como ha recogido profusión de detalles y sabe combinarlos con el análisis interpretativo de su razón u origen, la obra se hace tan instructiva como amena. Páginas de tal calidad son las que describen los días de convivencia con los patagones, las narrativas de la visita a Chiloé, las informativas sobre la economía de Guayaquil y de Panamá cuya decadencia contempla con pena, las de minuciosa información acerca de la existencia de los mulgraves cuya rapacidad y ánimo tan variable como levantisco, pusieron más de una vez en apurada situación a los expedicionarios. Y son también de superior atracción, aquellas otras referentes a los pueblos perdidos en la soledad del Pacífico, habitantes de Nutka, del archipiélago de Mayorga y de Vavao, cuya asociación forjada sobre un predominio de las facultades instintivas de la especie, encuentran en Viana un observador atento y un narrador atrayente.

A la última parte del *Diario* agregó su autor —sin que lo hayan señalado sus primeros editores— algunos de los trabajos científicos realizados por otros miembros de la expedición, cuales son los referentes a la observación y variación de la gravedad y, sobre todo, el vocabulario del Vavao y su inteligente comentario, debidos a don Ciriaco Cevallos.

Cumplido el itinerario prefijado, el 15 de febrero de 1794 fondearon en Montevideo, de regreso a España, las corbetas expedicionarias. En tal suceso se detienen los apuntes de Viana y aunque continuó con la armadilla hasta Cádiz, punto final del viaje, nada interesante podía agregar a su narración.

Dos años más tarde, ostentando grado superior y comandando la "Descubierta", retornó el marino montevideano a la región del Plata de donde no había de alejarse más, cooperando con sus conocimientos, su actividad y facultad de organización, a la vigilancia y al orden de la Banda Oriental, hasta el fin del período colonial; a la empresa emancipadora de su tierra natal, luego. Pero todo esto pertenece ya a su biografía que no nos corresponde desarrollar. Nos es permitido afirmar, sí, que las estimables virtudes de Francisco Xavier de Viana que le permitieron llegar al rango de Ministro de Marina de las Provincias Unidas de Río de la Plata dentro de la jerarquía naval, y en la social a hombre cabal, se reflejan en ese *Diario* que escribió con tanta dedicación y se lee con interés y provecho.

HOMERO MARTINEZ MONTERO

CRITERIO DE LA EDICIÓN

Para efectuar esta edición nos hemos valido del texto publicado en los folletines insertos de los números 429 a 525 del periódico "El Defensor de la Independencia Americana", entre el 20 de setiembre de 1849 y el 8 de octubre de 1850, bajo el título "Diario/del/ Teniente de Navío/D. Francisco Xavier de Viana,/trabajado en el viage de las corbetas de S. M C./ "Descubierta" y "Atrevida" en los años/de 1789, 1790, 1791, 1792 y 1793 /[*Fil*]/ *Ne quiquam Deus abscidit/Prudens Océano dissociabili/Terras si tamen impia/Non tangenda, rates transiliunt vada* / Horat Od III, 24./De qué sirve que Júpiter excelso/Dividiese la tierra con los mares/Si penetra á los términos del Mundo/La loca ambición de los mortales /[*Fil*]/[*Big*]/Cerrito/de la Victoria /Imprenta del Ejército /[Fil]/1849", y recogidos luego en un volumen de 360 páginas que lleva la portada siguiente· "Diario/del/viage explorador/de las/corbetas españolas/"Descubiertas" y Atrevidas"./ en los años de 1789 á 1794,/ Llevado por el Teniente de Navío D. Francisco Javier de Viana,/y ofrecido para su publicación, en su original inédito, por/el Sr D Francisco Javier de Viana, ,y demás hijos del autor /[*Big*.]/Cerrito de la Victoria,/ Imprenta del Ejército [*Big*] 1849"

Al modernizar el texto actualizamos la ortografía de las denominaciones geograficas y de los nombres propios, respetando la grafía original con que aparecen en la edición de 1849 los nombres de personas y lugares no identificados Hemos uniformado la variada ortografía con que aparece escrita una misma expresión del idioma hablado por los naturales de Vavao

S. C. Q



DIARIO DE VIAJE

FRANCISCO XAVIER DE VIANA

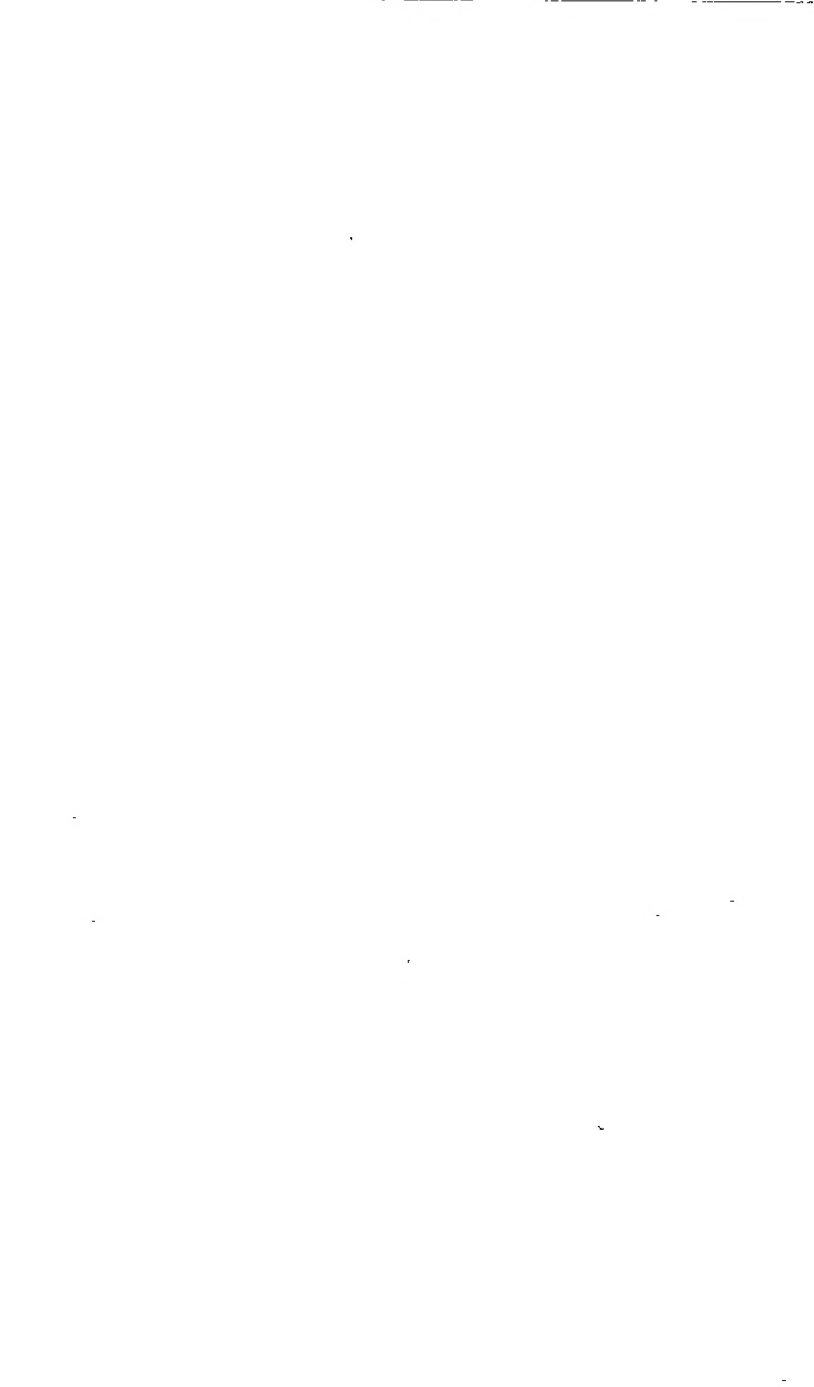
Francisco Xavier de Viana nació en Montevideo el 3 de diciembre de 1764, sus podres fueron José Joaquín de Viana, brigadier de los Reales ejércitos de S.M. y María Francisca de Alzaybar. A los ocho años fue dado de alta como cadete en el Cuerpo Fijo de Buenos Aires y a los diez años sus padres lo enviaron a España en la fragata "Asunción" para que se iniciara en la marina militar. Prestó servicios en la Real Armada y desempeñó distintas comisiones hasta que obtuvo el grado de Teniente de Navío. En esa época fue elegido por Alejandro Malaspina para integrar la expedición que las fragatas "Descubierta" y "Atrevida" realizarían con fines científicos. Este viaje abarcó desde el año 1789 hasta 1794. Regresó en 1796 al Río de la Plata comandando la fragata "Descubierta". En 1801 fue ascendido a Capitán de Corbeta prestando servicios en la plaza de Montevideo. En esa época actuó en la comisión demarcadora de límites de la frontera hispano-lusitana. En 1804 obtuvo el cargo de comandante principal de la campaña oriental y de la frontera sobre el Brasil. Durante las invasiones inglesas intervino en la defensa de Montevideo y, como segundo jefe del general Lecoq, actuó en el combate del Cristo en que fue derrotada su guarnición el 20 de enero de 1807. En 1810 fue nombrado para mantener la autoridad real en los puertos de Maldonado y Colonia. Se incorporó en 1811 a las fuerzas patriotas y en 1812 desempeñó el cargo de Jefe de Estado Mayor del Ejército sitiador de Montevideo habiendo participado en la batalla del Cerrito. En 1813 fue nombrado Gobernador Intendente de Córdoba. Bajo su administración se crearon escuelas populares en la campaña y presentó al Ayuntamiento un plan de estudios y un reglamento para las escuelas que mereció la aprobación de los capitulares. Al ser nombrado en 1814 Director Supremo del Estado Gervasio Antonio Posadas, llamó a Viana para ocupar el cargo de Ministro de Guerra y Marina con el grado de coronel. En el desempeño de esta función se preocupó de la formación de las fuerzas navales que disputarían la supremacía del Río de la Plata y sus afluentes a los marinos españoles. En abril de 1814 fue designado brigadier general. Durante el Directorio de Alvear, Viana continuó al frente del Ministerio en cuyo desempeño permaneció hasta la revolución de abril de 1815, a raíz de la cual fue condenado por el Tribunal Militar a la pérdida de sus empleos. Emigró luego a Río de Janeiro regresando a Montevideo ocupada entonces por las fuerzas portuguesas. Alejado de toda actividad política y militar murió en su ciudad natal, de la que su padre fue primer gobernador, el 5 de marzo de 1820.

DETERMINACIÓN DE LAS LATITUDES Y LONGITUDES AL OCCIDENTE DEL REAL OBSERVATORIO DE CÁDIZ, POR LAS CORBETAS DE S M C "DESCUBIERTA" Y "ATREVIDA EN LOS AÑOS DE 1789, 1790, 1791, 1792, 1793 y 1794

	Latitud	*Longitud*
	° ' "	° ' "
Isla de la Ascensión .	20 27 30	23 00 00
Isla de Lobos	35 02 45	48 40 45
Montevideo .	34 54 48	50 05 45
Cabo de San Antonio	36 21 00	50 36 27
Río Colorado .	39 39 30	56 06 30
Santa Elena . .	44 29 55	59 26 15
Cabo Blanco . .	47 27 50	59 47 30
Puerto Deseado .	47 49 33	59 58 56
Salvaje mayor .	51 00 00	54 55 10
Puerto Egmont .	31 20 50	53 54 45
Cabo de San Juan, en la isla de los Estados .	54 47 00	57 33 30
Cabo de Hornos .	55 33 00	61 15 00
Cabo Valdés, lo más meridional y occidental de las Islas de Diego Ramírez	56 33 00	62 27 00
Cabo Pilares	52 44 00	69 10 00
Tierra de la Madre de Dios	49 46 00	69 48 00
Medianía de la Isla de Chiloe .	43 15 20	70 03 40
Puerto de San Carlos, en dicha isla	41 51 50	67 45 15
Isla de la Mocha . .	36 42 28	67 02 50
Isla de Santa María . . .	38 23 10	67 56 30
Puerto de Talcahuano .	37 00 00	67 30 50
Puerto de Valparaíso .	36 42 20	67 20 30
Puerto de Coquimbo	33 2 20	65 33 45
Punta de Lengua de Vaca .	30 7 10	65 38 00
Medianía de la Isla de Pájaros .	29 34 10	65 30 00
Punta de Huasco, en la costa firme	28 27 45	73 10 30

	Latitud ° ' "	Longitud ° ' "
Morro de Copiapó	27 4 00	64 53 53
Isla mas a tierra en las de Juan Fernández	33 38 00	72 47 35
Isla mas afuera en dichas	32 43 00	74 27 25
En las de S Félix la de S. Ambrosio, su punta E.	26 16 05	73 39 08
Id la de Mesa, lo más N.	26 14 00	73 52 14
Islote figura de bergantín	26 11 50	73 55 10
Punta al S de la vigía de Nuestra Señora	25 30 37	64 31 15
Morro Moreno	23 16 45	64 24 15
Isla baja, su punta N.	23 33 47	64 53 15
En la de González, su punta N.	23 12 33	64 54 47
Pabellón de Puca	20 57 42	64 09 55
Arica	18 29 50	64 11 45
Isla de los Chorrillos	18 27 45	65 31 38
Puerto de Ilo Ilo	17 36 12	65 04 35
Morro de Nasca	15 6 5	69 29 5
Morro Carretas	14 6 40	70 7 40
Lechuza	13 54 00	70 12 40
Pisco	13 47 30	70 3 35
Isla de San Gayan	13 48 30	70 15 52
Los Mosquitos	12 18 10	70 43 25
Luna	12 3 42	70 57 30
Islas Hormigas	11 56 50	71 39 30
Isla de D. Martín	11 3 10	71 20 50
Trujillo	8 6 00	72 44 05
Isla de Lobo, más afuera	6 57 50	74 34 40
Silla de Paita	5 10 00	74 48 45
Cabo Blanco al S de Guayaquil	4 19 30	74 56 40
Guayaquil	2 12 00	73 33 00
Punta Santa Elena	2 10 15	74 39 45
Monte Christi	1 4 00	74 21 15
N.		
Cabo Pasado	00 24 55	74 10 50
Cabo San Francisco	00 38 45	73 44 20
Isla Gorgona	2 49 00	71 58 30
Cabo Corrientes	5 33 20	71 7 00
Morro Puercos	7 13 10	74 13 30
Isla Montuosa	7 29 40	76 6 15

	Latitud	*Longitud*
	° ′ ″	° ′ ″
Punta E. del Golfo Dulce .	8 27 00	76 56 45
Panamá .	8 57 32	73 17 45
Realejo	12 34 00	80 57 00
Sonsonate .	13 31 7	83 36 00
Acapulco . .	16 50 15	93 50 15
Punta del Puerto de Singuatanejo .	17 38 20	94 29 55
Punta al O. del Puerto de Navidad	18 17 20	98 55 00
San Blás	1 32 46	99 11 00
Monterrey .	36 36 10	115 50 20
Cabo Mendocino	40 29 00	118 21 30
Nutka	49 35 10	120 33 42
Mulgrave .	59 33 10	133 44 32
Puerto de Humata, en la Isla de los Ladrones .	13 17 40	209 17 30
Cabo Espíritu Santo	12 34 34	228 42 00
Manila .	13 19 00	232 48 00
Bajo de Bolinao .	15 2 00	236 16 30
Macao . .	22 12 00	246 25 00
Zamboanga	6 55 00	231 45 00
Puerto Jackson, en la Nueva Holanda, establecimiento inglés	33 51 30	202 28 00
Medianía de la Isla de Vavao	18 38 50	167 49 00
Isla de la Ascension	20 31 00	23 4 30



ESTADO DE LA DOTACIÓN, VÍVERES Y PERTRECHOS DE LAS CORBETAS DE S. M. C.

"DESCUBIERTA" Y "ATREVIDA"

Clases e Individuos	Nº	Nombres de la Plana Mayor	Clases e Individuos	Nº	Nombres de la Plana Mayor
Cte. el Cap. de Fragata	1	D. Alejandro Malaspina	Cte. el Cap. de fragata	1	D. José B. y Guerra
Tte. de Navío	1	" Cayetano Valdes	Ttes. de Navío	2	" Antonio Tova
			"		" Dionisio Galiano
Ttes. de Fragata	2	" Manuel Novales	Id. de Fragata	3	" Juan de la Concha, para la astronomía
"		" Fernando Quintano	"		" Jose Robredo
Alfs. de Navío	3	" Francisco Viana	"		" Arcadio Pineda
"		" Juan Vernacci para la Astronomía			
"		" Secundino Salamanca	Alf. de Fragata	4	" Martín Olavide
Brig. de Gs. Marinas	1	" Fabio Aliponzoni	"		" Jacobo Murphy
Contador	1	" Rafael Rodríguez de Arias	"		" Manuel Ezquerra
Cirujano	1	" Francisco Flores	"		" Pedro González
Alf. de F. G. Encdo. del dibujo	1	" Felipe Bauzá	Piloto 2º de la armada	1	" Juan D. Maqueda
Pilotines	2			2	
Contramtre.	1			1	
Guardianes	2			2	
Sangrador	1			1	
Carpinteros	3			3	
Calafates	3			3	
Herrero	1			1	
Buzo	1			1	
Cocinero de equipaje	2			2	
Tonelero	1			1	
Despensero	1			1	
Art. de mar	35			35	
Grumetes	10			10	
Sargento de marina	1			1	
Cabos de esc.	2			2	
Soldados	12			12	
Condestable	1			1	
Ind. de brig.	3			3	
Criados del C. y Oficiales	8			8	
Encdo. de la Hist. Nat.	1	Antonio Pineda 1er. Tte. de Guardias Españolas		1	" Luis de Nee, del Real Jardín botánico de Madrid
Pror. de perspectivas y botánica	1	" Jose del Pozo, de la Academia de pintura de Sevilla		1	" José de Guio, disecador y pintor botánico
Total	103			103	

NOTICIAS

De los instrumentos matemáticos, geodésicos y físicos, embarcados en las corbetas

"DESCUBIERTA" Y "ATREVIDA"

Reloj de Berthoud Nº 13
Cronometro de Arnold Nº 72
Cronómetro del mismo Nº 61
Un cuadrante astronómico de Ramsden de 20 pulgadas de radio.
Cuatro anteojos astronomicos
Una aguja de inclinacion de Nairne
Dos agujas azimutales de Martínez y Kinght
Dos teodolitos
Un pendulo astronomico
Un barómetro marino de Nairne
Uno idem de Magallanes
Dos barómetros de Megnie, preparados para el nivel de los mares.
Una camara óptica
Doce tubos capilares
Un anteojo grande terrestre
Cuatro chicos para expediciones de lanchas
Uno ídem de noche
Un nivel de agua, segun los principios de Cartely
Un recipiente para examinar el temperamento del agua a una profundidad cualquiera
Un reloj para corredera
Dos frasqueritas con ácidos
Un estuche quimico
Una colección de frascos para extracción de aires fijos y conservación de plantas

Reloj de Berthoud Nº 10
Cronómetro de Arnold Nº 71
Reloj de faltriquera de Arnold, propio de D Jose Bustamante. Nº 103
Un cuadrante astronomico de Suson de 2 pies de radio
Un reloj de segundos de faltriquera
Tres anteojos astronomicos
Una aguja de inclinación de Nairne
Tres agujas azimutales de Nairne y Ringho
Dos teodolitos
Un barómetro marino de Nairne
Un idem de Magallanes
Un anteojo grande terrestre
Cuatro idem chicos para expediciones de lanchas
Uno idem de noche

NOTA — No habiendo llegado a tiempo las comisiones hechas a Paris, faltan varios instrumentos de fisica y quimica

Propios de los oficiales de ambas corbetas hay 16 sextantes y un quintante, los primeros son unos de Ramsden, otros de Tronghton, de Dolland, de Stancliffe y de Nairne, y el quintante es de Ralter

Arboladura y sus dimensiones en pies y pulgadas de Burgos

	Largo ps ps	Cala's ps. ps	Grue-so ps ls	Gratil
Palo de mesana	59 6	7 8	16 0	
Mastelero de sobremesana	35 6	7 6	9 3	
Verga de mesana .	33 0		6 0	31 0
Id. seca	49 0		8 6	44 0
Id. de sobremesana .	37 6		7 3	33 0
Asta de bandera de popa	51 0		9 0	
Palo mayor	77 0	11 0	13 9	
Mastelero de gavia	47 0	6 6	13 9	
Id de juanete mayor	35 6	12 6	7 0	
Verga mayor	67 0		16 9	60 6
Id. de gavia .	54 2		10 7	45 4
Id. de juanete mayor	39 8		6 0	24 0
Id. de ala de gavia	10 0		4 0	09 0
Botalón de ala de gavia .	31 0		7 0	
Palo de trinquete	71 6	11 0	23 6	
Mastelero de velacho	44 0	5 6	13 0	
Id de juanete de proa	34 0	12 0	7 0	
Verga de trinquete .	60 9		15 3	54 0
Id de velacho	49 6		10 0	42 0
Id de juanete de proa	36 6		5 9	32 0
Id del ala del velacho	09 0		4 0	08 0
Botalón del ala de velacho	30 0		7 0	
Id de rastrera	39 0		6 6	
Bauprés . . .	46 1		25 0	
Botalón de foque .	37 0		10 0	42 0
Verga de cebadera . . .	49 0		6 6	42
Botalón de desarracar	35 0		06 6	

Arboladura, jarcia, lona y motonería de respeto

Masteleros de gavia	2
Íd de velacho	1
Baos	3
Verga de gavia	1
Íd de velacho	1
Jimelgas	3
Caña de timon	1
Íd de hierro	1
Botalones	4
Íd de desarracar	2
Palos escuadreados para baos mayores	2
Mastelero de juanete	1
Astas de invierno para los topes	2
Piezas de jarcia de 7 pulgadas y 120 varas para obencadª mayor	3
Íd. de 6 pulgadas y 120 varas para la de trinquete	4
Íd. de 5 pulgadas y 120 varas para brandales de gavia	3
Id. de beta de varias menas	61
Varas de lona nueva	1009
Íd de loneta	518
Íd de lienzo vitre	595
Íd de lona estopa	1200
Íd. de lona vieja	247
Coys para la tripulación	200
Cuadernales de 3 ojos para dar quilla	6
Íd. para drizas mayores	2
Cuadernales de dos ojos	33
Motones de quijada	10
Cuadernales viejos	3
Poleas	21
Motones ordinarios	117
Pastecas	2
Vigotas sueltas	28
Racamentos surtidos de liebres y vertellos	
Vertellos surtidos	24
Roldanas de guayacán surtidas	40
Pernos	46

Amarras y velamen

Anclas de 23 a 17 quintales	6
Anclotes de 9 a 5 con cepos de hierro	4
Cables de 15 a 13 pulgadas y 120 varas	7
Calabrotes de 7 a 5 1/2 pulgadas	6
Mesanas	3
Mayores	3
Trinquetes	3
Sobremesanas	3
Gavias	3
Velachos	3
Cebaderas	3
Juanetes mayores	3
Íd de proa	2
Estays de mesana	2
Íd de sobremesana	2
Estays mayores	2
Íd de gavia	2
Íd. de volantes	2
Íd de juanete mayor	2
Contrafoques	3
Foques	2
Alas rastreras del trinquete	4
Alas de gavia	4
Íd de velacho	4

Betunes

Alquitran	2000
Brea negra	2000
Íd. rubia o resina	1000

Armas y municiones

Canones de hierro calibre de a 6 montados	14
Íd del mismo calibre en bodega	8
Íd de a 4 montados	4
Balas rasas de a 6	580
Íd de a 4	60
Saquillos de metralla de a 6	225

Id de a 4	30
Palanquetas de a 6	220
Id. de a 4	20
Quintales de polvora	26
Granadas de mano cargadas	140
Frasqueras de fuego de 15 frascos	4
Camisas de fuego	2
Esmeriles	4
Fusiles	24
Bayonetas	24
Pistolas	60
Espadas	60
Chuzos	30
Achuelas de abordar	30
Balas mosqueteras libras.	22 1/2
Id de fusil libras	576
Id de pistola, libras	180
Piedras de fusil y pistola	540

Viveres ordinarios

Bizcochos redondos		
Id cuadrado qq °,	52	60
Tocino en vinagre,	33	90
Tocino en salmuera	38	80
Queso,	10	
Arroz,	40	
Garbanzos,	50	
Frijoles,	10	
Vinagre, arrobas	261	11 q.ⁿ
Leña, qq °.	545	
Aceite, libras,	7500	

Aguada

Toneles	20
Pipas	71
Cuarterolas	41
Tercerolas	46

Que componen el total de 130 pipas.

Víveres extraordinarios y preservativos

	arrbs	libras
Vino,	1226	6
Gallinas,	50	
Zumo de limon y naranja impisada,	6	20 1/2
Vinagre antiescorbutico del formul.° nuevo de Cart.ª	1	
Aguardiente, barriles,	4	
Sahumerios,	1	6
Azucar	10	
Almibar y miel blanca	5	
Coles antiescorbuticas, barriles,	31	
Cebada molida y fermentada, barriles,	3	
Pastillas y sustancias para caldo,	1	

Efectos para vestuario de marinería

Camisas,	500
Piezas de bayeta verde	10
id de paño azul de Alcoy	20
Pares de medias abatanadas	100
Pares de zapatos,	500
Pañuelos de algodon encarnados	500
Gorros de lana encarnados	150
Piezas de crea angosta,	50
Libras de hilo azul y blanco,	100
Agujas de coser surtidas,	3000
Marselleses,	80

Efectos de cambio con los indios

Navajas de varios tamaños	
Cuchillos,	
Bubias	
Rosarios de azabache y coral falso,	
Organitos,	2
Piezas de bayeta encarnada,	14
id verde,	24
id de paños de Alcoy encarnados,	
id verdes,	

Hojas de sierra surtidas, ...	20
Hachas de hierro, . .	50
Martillos surtidos, ...	25
Clavazón de varias menas, qq?, ...	25
Hierro, planchuela, cabilla y tocho, ...	100
Piezas de paño azul, . .	20

Efectos extraordinarios

Brazas de cadena para anclas y anclotes .	60
Embarcaciones menores, .	5
Fogón de hierro con horno, destilador, ventilador, y duplicadas las piezas que pueden inutilizarse,	1
Chimenea de cámara	1
Surtido de efectos para dibujo pintura e historia natural	1
Fragua con todos sus utensilios, ...	1
Herramientas de carpintero para 18 hombres . .	
Avíos de pescar, ...	1
Utensilios de hospital para 25 hombres,.	
Jabón	
Cigarros, ...	

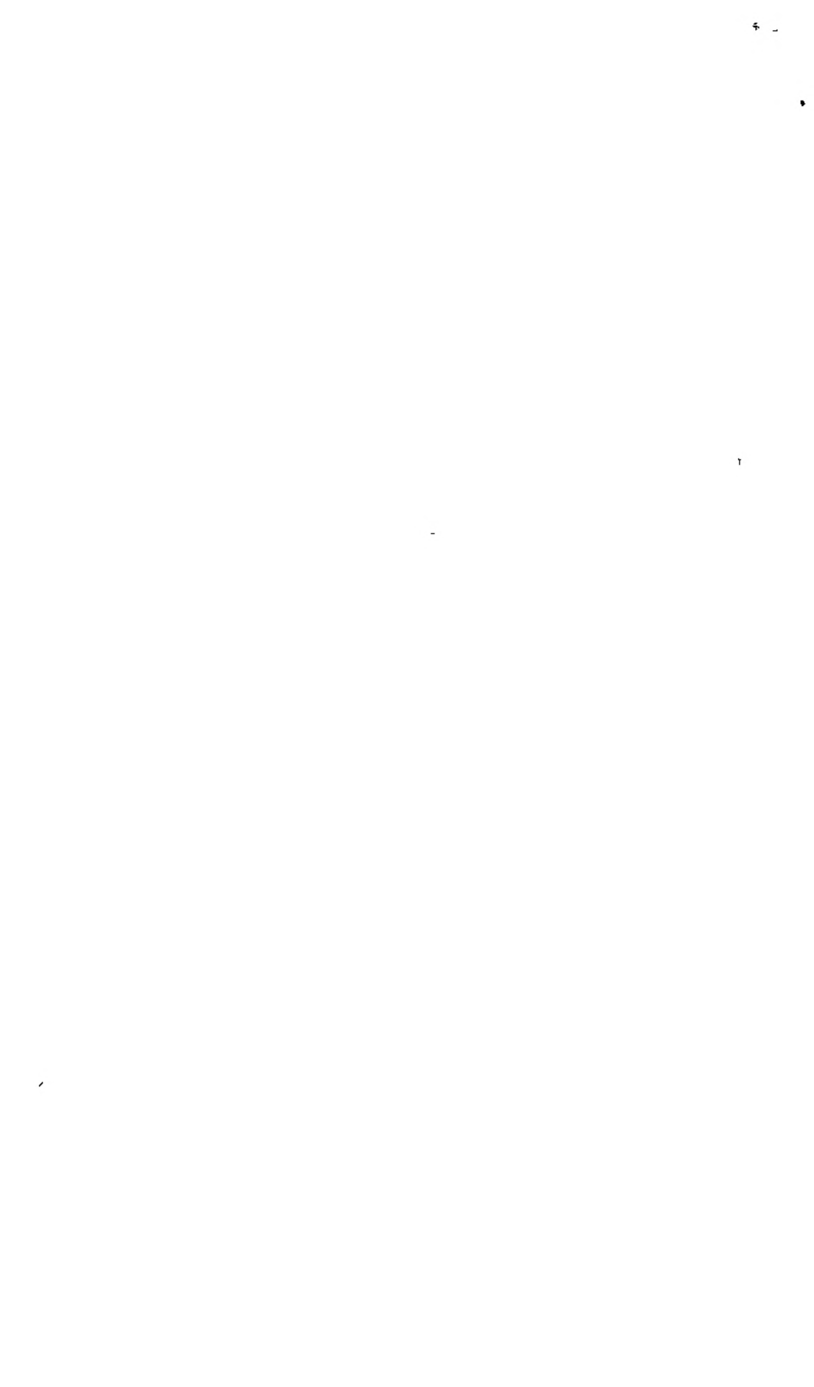
Cálculo aproximado de peso de los objetos que contiene

	qq*.	lib*
Enjunque	1000	
Arboladura pendiente y de respeto, . . .	396	50
Aparejo pendiente, ...	150	
Artillería, polvora y municiones, ...	639	63
Amarras de toda especie, . . .	509	23
Embarcaciones menores, . .	125	
Viveres, ...	1470	30
Aguada, ...	1291	30
Vasijería	395	10
Rancho, ...	216	75
Resperos, ...	236	50
Velamen, ...	75	
Equipaje, instrumentos, libros, ...	58	
Utensilios de cirugia, ...	12	

	qqº	*libª*
Armas,	9	
Efectos de cambio y vestuario	100	
Equipajes de tripulación,	50	
Cien hombres,	150	
TOTAL	7484	33

Dimensiones de la Corbeta en pies y pulgadas de Burgos

Quilla,	107	
Manga,	31	6
Eslora,	120	
Puntal,	15	6
Plan	15	
Cala de popa,	14	2
Cala de proa,	15	8
Batería a medio	4	11
Lastre en piedra,	600	
Id de lingueres	400	
Toneladas que mide,	306	



DIARIO DE VIAJE



ÉPOCA PRIMERA

DESDE LA BAHÍA DE CÁDIZ AL PUERTO DE MONTEVIDEO EN EL RÍO DE LA PLATA

AÑO DE 1789.

Julio 30. — A las diez de la mañana, suspendida el ancla y ayudados de un viento fresquito del E., dimos la vela ambas corbetas, y ya fuera de puntas mareamos todo aparejo según el ángulo del viento; nuestra compañera imitando los movimientos de esta corbeta, ha conservado la misma distancia en que empezamos a navegar.

Al mediodía distábamos 4 leguas de la Torre de San Sebastián, que demoraba entonces al E. 1° N., los altos de Meca al S. 35° E., Rota al N. 59° E., y la cabeza del morro de Ronda al E.: cuyas marcaciones en el nuevo plano, levantado por el Brigadier de de la Real Armada Don Vicente Tofiño, dieron la latitud de 36°28'00" y la longitud de 00°12'30" occidental del Real Observatorio de Cádiz.

A pesar de todas las precauciones tomadas para evitar en la corbeta la introducción de vagos o polizones, se presentaron cuatro que habían hallado el modo de inutilizar todas aquéllas. El poco conocimiento de la América, las esperanzas de hallar en ella mayor consideración, una feliz subsistencia, la

aversión al trabajo, y la total independencia, son las verdaderas causas de esta constante emigración que sin producir ventaja a la América tanto perjudica a la metrópoli.

A las diez se hizo a la *Atrevida* la señal de dividir en tres cuartos la tripulación y tropa; verificado por nosotros se puso cada uno de ellos bajo la inspección inmediata de un oficial encargado particularmente de celar la quietud, el aseo y asistencia al trabajo de los individuos de su cargo.

El cirujano hizo un examen prolijo del estado de la tripulación, la que halló sana y robusta exceptuando algunos tocados levemente del mal venéreo.

El tiempo se presenta bajo muy buenas apariencias: viento N.E. fresquito, cielo y horizontes con alguna celajería parda y mar llana. Las longitudes por los relojes marinos de ambos buques dieron un mismo resultado colocándonos al mediodía en latitud de 34º36'00" en longitud 2º53'47".

Al mediodía del 2, según nuestras observaciones, nos demoraba el Salvaje al O. 26º S., 37 leguas y punta de Naga en la Gran Canaria al S., 38º O. distancia 62 1/3.

Agosto 3. — En las últimas horas de la tarde refrescó algo más el viento, los horizontes se cargaron de mucha celajería y arrumazón; al ponerse el sol se hizo a la *Atrevida* la señal de unión, la de navegar en la noche con suma vigilancia siendo dueños del aparejo, y la de observar en la noche latitudes y longitudes por estrellas.

A las once de la mañana se dejó ver la tierra como al S.S.O., y al mediodía marcamos punta de Naga al S. 14 O. distancia 4 leguas, cuya marcación y lati-

tud observada de 28º53'38" nos sitúan en longitud de 9º44'00". El cronómetro Nº 61 dio referida al mismo día la longitud 9º43'27"; el 72 de 9º48'20" y el reloj Nº 13, de 9º42'9"; las diferencias del primero y último con las marcaciones son iguales a las observaciones en su marcha, comparados en los últimos días al péndulo del observatorio. Al 72 se le averiguó su movimiento en dos épocas diferentes, la primera de dieciocho días, y la segunda de dos, y como era natural suponer de más confianza aquélla, se le asignó el movimiento que denotaba la primera, pero, según la recalada, uno y otro hacen dudar de su seguridad.

Comparado nuestro punto de estima al de marcación, se halla aquél afectado de 11'36" al N., cuya diferencia parece puede atribuirse al constante declive de las aguas hacia el Mediterráneo.

Día 4. — En la tarde hicimos el paso entre la Gran Canaria y el pico de Tenerife; el viento era a la sazón del N.N.E. fresquito, y a las ocho ya le teníamos recio proporcionándonos un andar de 9,10 y 11 millas por la corredera larga; a las doce avanzó quedando bien manejable. Nuestra situación era el mismo día en latitud de 25º49'30", longitud de 10º43' 20", y la declinación de la aguja en la de Gilbet, N.O. 16º y en la de Martínez de 17º.

Día 9. — En las primeras horas de la mañana avistamos un bergantín que gobernaba como al S.O., y una fragata inglesa que por nuestra proa seguía el mismo rumbo que nosotros, y como éramos superiores en andar, llegamos a las doce al costado de ella, y echado su bote al agua, supimos por su capitán

navegaba al viejo Calebat, factoría de su nación en la costa de Africa. Deseoso de ratificar su punto solicitó nuestra situación del mismo día, que le dimos gustosos, refiriéndole la longitud al meridiano de Greenwich.

Apenas habíamos mareado y recibido la fragata su bote, cuando nos vimos sorprendidos por un chubasco con viento recio del E. que aguantamos con todo aparejo proa S.; y aunque las circunstancias no eran nada favorables tuvimos, sin embargo, la agradable satisfacción de confirmar el concepto que nos debieron las corbetas en las pruebas hechas días antes de nuestra salida de Cádiz; a poco rato cedió el viento, pero quedaron los horizontes muy cargados y el cielo cubierto de celajería oscura; en la noche tuvimos muchos truenos y relámpagos por el S. y S.O., viento arrachado del segundo cuadrante y un agua tan seguida que sólo cesaba para venir cada vez más y más recia.

Día 23. — La constante tenacidad de los vientos por el tercer cuadrante en la larga época de trece días, acompañados generalmente de mucha agua, y variable en su fuerza, ya bonancible, ya fresco, y ya recio, nos obligó, estando próximos a la costa de Africa, a seguir el bordo del O., pero dichosamente quedó entablado en el mismo día la brisa de S.E. con la cual dirigimos nuestro rumbo directamente al S.

En la descubierta de la mañana dio parte el gaviero mayor, haber notado un astillazo en el mastelero de gavia; reconocido por el primer carpintero aseguró que tenía una falla horizontal de ocho pulgadas, la cual corría por los dos lados hacia arriba, que sin embargo podía aún navegarse sin riesgo in-

terín los vientos se mantuviesen bonancibles; en la descubierta de la tarde repitió el gaviero su parte de que seguían la falla, y había aumentado considerablemente; a la sazón era de noche, y se hacía sensible la mar del S.E., en cuyo concepto dispuso el comandante se asegurase provisionalmente con una reata, y al amanecer se colocó otro en su lugar. El deseo de no perder tiempo cuando el viento empezaba a sernos favorable, y el evitar a nuestra compañera el mal rato de esperarnos, nos hizo pensar en adelantarnos haciendo fuerza de vela. La suerte secundó tan oportunamente nuestras intenciones que logramos la ventaja que necesitábamos, terminábamos la faena cuando llego a la voz de esta corbeta; la celeridad con que la ejecutamos a pesar de la marejada, el buen orden de la marinería, y la inteligencia con que se condujeron en la maniobra, son otras tantas pruebas de su mérito y bondad; quienes comparados con las demás clases del Estado han excitado en mí las más tristes reflexiones sobre el infeliz destino de los que desgraciadamente siguen esta carrera a quienes parece ha olvidado la patria, o no proteger en proporción de su mérito, de su trabajo, y del beneficio que le produce, muchas veces superior al de cualquiera otra. Entre tantos monumentos de la piedad de nuestros augustos reyes que se ven en las provincias destinados a proporcionar una vejez tranquila a sus servidores, no hay uno que sirva de asilo al pobre marinero inválido; todos están ocupados en la tropa de tierra de que se sigue que al hombre de mar no le queda ordinariamente otro recurso que terminar en la indigencia y mendicidad, cubiertos las más veces de achaques adquiridos en su laboriosa carrera, y en positivos beneficios de su



nación. La beneficencia de nuestro presente monarca, los talentos y patriotismo de sus ministros hacen esperar en breve que ésta tan preciosa y útil porción de ciudadanos acreedores por tantos títulos a un nuevo aprecio debido a sus fatigas, tendrán la mayor parte en la gracia de la patria y en los beneficios del soberano.

En la noche observamos que el agua del mar tenía un brillo extraordinario, particularmente cuando se agitaba con la ola y el viento o chocaba en el costado; los físicos atribuyen a varias causas este fenómeno que observaron con poca diferencia en estos mismos paralelos los señores Wallis, Carteret, y el célebre Cook en sus viajes alrededor del mundo; entre ellas, la electricidad y la corrupcion de las substancias animales son las más verosímiles, y más generalmente seguidas, sin embargo los naturalistas Banks y Solander, aseguran el efecto de una multitud de insectos de varias especies que cogieron observándolos todos brillantes. Habiendo entrado un golpe de mar en el alcázar, se cubrió casi todo de unos pequeños globulitos lucientes del tamaño de una lenteja, su luz blanquinosa y bastante viva al principio, empezó a decaer de modo, que a los seis minutos se había enteramente apagado, comprimidos estos globulitos entre los dedos se separaban en pedacitos igualmente luminosos, pero duraban mucho menos tiempo, parecian de una materia glutinosa y suelta; los dedos después de esta operación quedaban ásperos, pegajosos, y con un fuerte olor a marisco, falto de microscopio, y sin los conocimientos previos a esta especie de investigaciones, me era imposible observarlos con la exactitud necesaria para dar de ellos una idea justa, y formar opinión probable de sus re-

sultas. No obstante una última prueba que hice, me conduce a dudar que aquellos señores no tuvieron los mas sólidos fundamentos para asegurar que aquellos insectos fuesen los que daban la claridad de que se trata, aunque por sí fuesen brillantes; uno de aquellos globulitos puestos sobre la mano, y esperando que perdiese casi toda su luz, al pasarle el dedo por encima con suavidad adquirió nuevamente su brillo, llegando por este medio a ser más fuerte, y más vivos sus rayos que al principio; esta experiencia repetida dos o tres veces con igual efecto, da un gran peso a la opinion de la electricidad, pues que la luz por la fricción, como yo la conseguí, solo puede sacarse de un cuerpo electrizado.

Por un promedio de cuatro azimutes, resultó la declinación de la aguja N.O 11º10' y por la amplitud occidental de 12º32'; esta diferencia es tanto menos extraña hallada la variación por dos diferentes métodos, y con agujas nada iguales, cuanto que con una misma suelen hallarse mayores en pequeños intervalos. El astronomo Wallis en su respuesta a Mr. Le Monnier sobre la existencia del cabo de la Circuncisión hace ver que en la corbeta *Resolución* una misma aguja en un pequeño espacio dio dos variaciones que diferenciaban de 3º sin más razon que por haber virado, y nosotros confirmamos diariamente la verdad de esta aserción

Día 31. — En la descubierta de la mañana, dio parte el gaviero de proa, que el mastelero de velacho estaba tendido por el tercio de su longitud; inmediatamente se pasó a su reconocimiento y con efecto se halló del todo inútil; a la sazón teníamos bastante mar, y sin embargo conseguimos guindar el de res-

peto, y marear muy en breve todas sus velas en el corto tiempo, de cuatro horas. Tanto puede una diestra tripulación, aunque corta, cuando se saben sacar todas las ventajas de que es capaz. Este accidente no habiendo hecho un extraordinario esfuerzo de vela, parece puede sólo atribuirse a la poca firmeza del mastelero, labrado tal vez de una percha grande que al desbastarlo perdió consiguientemente las fibras exteriores en que estriba la mayor fuerza; igualmente puede decirse del mastelero de gavia rendido en los dias anteriores, bien que se agregaban a éste, una porción de nudos transversales, y en una misma línea, que penetraban el corazón, y lo debilitaban precisamente por el paraje donde faltó.

Nuestra situación al mediodía fue en latitud de 7º41'24" y la longitud 18º43'55", y suponiendo con el inmortal Cook la longitud del Cabo de San Agustin en la costa del Brasil de 29º30' occidental del Real Observatorio de Cádiz, nos demoraba en aquella posición al occidente ciento cincuenta y dos leguas.

Setiembre 5. — Se dio el viático al bombardero Pedro de Campos que atacado del mal venéreo desde antes de nuestra salida de Cádiz, dilató por una vergüenza mal entendida el manifestar su situacion al cirujano hasta que le precisaron varias llagas hijas de la misma enfermedad; las grandes calenturas, el delirio, y a pocos días la gangrena, fueron las resultas de su imprudente silencio.

Mientras estuvimos próximos a la costa de Africa, las diferencias diarias de los relojes nos indicaron aguas al oriente, y luego que nos engolfamos al occidente y aquéllas mucho más poderosas que éstas; fundados tal vez en esta experiencia, sujeta sin duda

a mil excepciones previenen los derroteros que se consideren según se estuviese del meridiano de Tenerife.

Según nuestra posicion del mismo día en latitud de 19°14'52" y longitud de 22°43'00" y supuesta la longitud establecida a la isla de la Ascensión por la fragata *Astrea,* debemos muy en breve darle vista; en efecto a las cuatro de la tarde, ya pudimos marcarla aunque confusamente al S S.O.5° O. Inmediatamente arribamos a este rumbo, y hecha la competente señal a la *Atrevida* para que procediese a la colocación de la isla, lo verificamos nosotros resultando la siguiente determinación que comparamos con los viajeros que nos han precedido.

Determinación según la fragata "Astrea"

Longitud por el número 71 de faltriquera	23°01'00"
Por dieciocho series de distancia al sol y luna en muy buenas circunstancias, y por diferentes observadores	23°11'07'

Determinación según las corbetas.

Número 72 en el día de mayor confianza	23°08'30"
Por setenta y cinco series de distancia a Antares y a Aguila	23°22'04'

La situación de esta isla además de haber sido determinada en la fragata de S.M. *Santa Rosalía* en el año de 1774 por los señores Lángara, Mazarre-

do y Varela, los dos primeros actualmente Tenientes Generales y el tercero Brigadier de la Armada, había sido también situada por los señores La Pérouse y La Langle, en su viaje emprendido en el año de 1784 con la *Brújula* y la *Astrolabio*, gabarras de S. M. Cristianísima, destinadas a nuevos descubrimientos; parecía por consiguiente a primera vista, que la ventaja de acelerar nuestro apresto en Montevideo, debía obligarnos a omitir este nuevo reconocimiento, pero ignorábamos las circunstancias del Conde La Pérouse; de la fragata *Rosalía* tenía Don Alejandro Malaspina el extracto de la campaña, el cual podía envolver en sí diferencias que dependían en aquella sazón, así de las tablas lunares, como de los instrumentos de reflexión que no podía remediarse por aquellos señores, y aunque su experiencia y conocimientos astronómicos excediesen mucho a los nuestros, carecían de relojes marinos, que habiéndose introducido su uso y acompañados de las distancias lunares, se sirvieron de ellos los Tenientes de Navío Galiano y Belmonti en la fragata *Cabeza*, en su viaje a Magallanes, en los paquebotes *Eulalia* y *Casilda*, al mismo estrecho, y los de la misma clase *Churruca* y *Zeballos*, y en la *Astrea*. Don Alejandro Malaspina, cuyos resultados conformes con los nuestros, hace sospechar debía reducirse a 23°00'00" la de 24°12'00" occidental del Real Observatorio de Cádiz que dichos señores habían establecido.

Pesadas todas estas circunstancias, y pareciendo que la determinacion del Conde de La Perouse, según las expresiones del extracto comunicadas en las gacetas por orden del gobierno francés, debían también haberse ya verificado, así pues, pareció justo no lo omitiésemos nosotros sin faltar a nuestro principal

objeto de emplear todo el verano en el reconocimiento de la costa patagónica y Tierra del Fuego, anulando con verdad por este medio nuestros mismos conceptos con los resultados de esta nueva y prolija determinacion

Día 10. — A las tres de la tarde murió el bombardero Campos, despues de una larga y penosa curación, en medio de los mayores dolores, y la agitación más violenta; así pagó el debido tributo a la naturaleza, y a la imprudencia de ocultar su mal cuando ya no habia remedio alguno que bastase a cortar los rápidos progresos de la gangrena.

El barómetro y los carices nos indicaron una pronta y mala variacion en el tiempo; en consecuencia se echaron abajo las vergas y masteleritos de juanete, y se puso la tripulación a dos cuartos, precediendo para todo las correspondientes señales a la *Atrevida.*

En nada pues desmintieron las apariencias sobre que nos habíamos fundado, muy en breve rompió el tiempo, declarándose con un recio viento del S.E acompañado de mucha agua, el cual rolando después al E. levantó una mar tan gruesa que ya en la noche se hacía muy sensible.

Hacía ya tres días que carecíamos de latitud observada, y el tiempo continuaba aumentando cada vez más, y más su fuerza, en tal disposición que ya parecía prudente el capearlo; en efecto lo verificamos el 13 con diferentes aparejos, cerciorándonos por este medio de la resistencia y bondad de las corbetas.

Día 14. — Al mediodía en latitud de 31°32' 45" y en longitud de 40°31'20", cedió de un todo el

tiempo quedando vario y calmoso en el tercero y cuarto cuadrante hasta el 15, que entablado en el primero, nos proporcionó un andar de cinco y seis millas, y un rumbo ventajoso a nuestra derrota, la que el día 17 se hizo bastante complicada a causa de una espesa niebla que nos privó por todo el día de la vista del sol; sin embargo navegamos al S.O. 1/4 O, y demorándonos entonces el cabo de Santa María al S. 72° O. distancia 36 leguas. El agua tenía ya hacía algunas horas color de sonda; pero inferíamos que tal vez las muchas aguas podían ser las verdaderas causas de este accidente; sin embargo sondamos, pero con ochenta brazas no hallábamos fondo. Bajo estas circunstancias continuamos el 18, y en la tarde se le puso a la *Atrevida* la señal de navegar con suma vigilancia siendo de un todo dueños del aparejo, y la de sondar de dos en dos horas, alternando con esta corbeta, la que a las seis de la tarde dando la primera escandalla encontró fondo con 32 brazas arena y conchuela. La *Atrevida* lo verificó después con 25, cuyo corto número nos sorprendió, pues suponiendo con todos los derroteros a legua por braza de agua, inferimos era menor de lo que suponíamos nuestra distancia a la costa, en cuyo concepto y pareciéndonos imprudente el aproximarnos a ella con estos datos sin ponernos antes en el paralelo de la isla de Lobos dirigimos nuestro rumbo directamente al S.; a las nueve sondamos 34 brazas arena, y a poco rato 45 lama; a la sazón nos hallábamos en latitud de 35°00'00"; en consecuencia arribamos al O. corregido con toda fuerza de vela, y con un andar de 6 y 7 millas

Aunque amaneciese cerrado de niebla, y tuviésemos a las cinco la extraña sonda de 42 brazas, navega-

mos sin embargo diez leguas al O. y tratando de aprovechar el viento N.E. que dichosamente nos acompañaba, se le previno a la *Atrevida* siguiese exactamente nuestras aguas; a las ocho empezamos a tener sondas de 27 brazas arena fina y blanca, y disminuyendo hasta 17 tratamos de verificarlas de 10 en 10 minutos; así continuamos navegando por 16, 15, 14 y 13, hasta las 10, siempre arena fina blanca, al principio con alguna mezcla, después negra, y de este color alguna conchuela.

Día 19. — Al mediodía aunque hubiese aún bastante niebla pudimos sin embargo observar la latitud de 35°45' y longitud de 48°04'00", con cuyos datos situados en el plano de Taforo, nos demoraba aquella isla al N. 59° O. distancia 29 millas; en igual situación nos colocan las distancias observadas en el último cuarto, las que referidas a este mismo meridiano convienen exactamente con el resultado de los relojes. Admitiendo, pues, esta suposición nada tenía de extraño la sonda de la mañana, pues que trazada nuestra derrota, resulta del todo igual a la que indica el plano; del mismo modo que la situación del corto placer de diez brazas que aquél coloca en la misma posición en que a las once habíamos hallado nosotros 11 y 11 ½ brazas cascajo.

Con concepto a nuestra posición, que suponemos de mediana confianza, orzamos al N O. ¼ N. con fuerza de vela en cuyo rumbo aumentamos el fondo hasta 19 brazas, al principio lama, y después arena fina. A las tres de la tarde disipada la niebla, se dejó ver la isla de Lobos y ya inmediatos a ella se hicieron marcaciones y enfilaciones con sus puntos más notables, observando a la sazón longitudes entre

ambas corbetas con las cuales comparamos la estimada, cuyo error en la recalada fue de 3°42'17" más oriental.

La poca igualdad de las diferencias diarias, y su ninguna proporción con el mayor o menor número de millas que andábamos por singladura, son la prueba en mi entender que puede oponerse a que este error no deba atribuirse de ningún modo a la corredera de cincuenta pies ingleses de que usamos con ampolleta de treinta segundos, y que hemos adoptado con preferencia a la común por su exacta analogía con las reiteradas medidas del grado terrestre.

Día 20. — Al anochecer empezó a cerrarse el tiempo por el tercero y cuarto cuadrante; calmó el vientecito del N.E. que nos acompañaba, y tuvimos ventolinas del N. y N.O. con muchos relámpagos y truenos, las circunstancias no eran las más favorables, y aunque aquellas señales no fuesen las mejores tenían sin embargo todas las apariencias de chubasco; en cuyo concepto dejamos caer el ancla sencilla en 15 brazas de agua; a la sazón nos preveníamos con el aparejo tomando dos rizos a las gavias, y lo avisamos a la *Atrevida* que había dado fondo por nuestro S.E. a dos cables de distancia. A las diez saltó el viento aunque calmoso al S. y S.S.E. con bastante agua, y al poco rato quedo entablado en el segundo cuadrante en el que fue aumentando su fuerza en tal disposición que ya a las cuatro de la mañana inutilizó nuestra faena de levar el ancla que habíamos emprendido poco antes, obligándonos por decaer mucho sobre la costa del N. a picar el cable y dando la vela sobre las cuatro principales mura

babor, consiguiendo así rebasar muy en breve, las tierras inmediatas de la parte septentrional; poco después y con igual sacrificio lo verificó nuestra compañera, la que siguiéndonos, a regular distancia, imitaba los movimientos de esta corbeta.

El viento avanzó algun tanto, y corrio hasta el S. S.E.; inmediatamente largamos todos los rizos a las gavias, y nos pusimos al O y O ¼ N O. sobre un fondo constante de 8 y 9 brazas lama con el cual creíamos dirigirnos a la isla de Flores; esta sonda nos pareció la canal, tanto más que estábamos persuadidos de que las corrientes del río nos separaban de la costa septentrional la que cubierta de una espesa niebla, igualmente que sus sierras, no nos permitía ver su configuracion con la seguridad precisa para poder calcular la distancia intermedia, y así cuando a las diez de la mañana, disipada algo la niebla, vimos aquella isla, a la sazón nos hallabamos a dos leguas escasas de la costa del través, y tan a barlovento de la de Flores que nos demoraba S O. 5°O., inmediatamente orzamos con toda fuerza de vela y logramos rebasarla a las diez y media pasando por su parte meridional a una milla larga, dirigiendo entonces nuestro rumbo al cerro de Montevideo, y dando los correspondientes resguardos a las puntas Brava y de Carretas, dejamos caer el ancla en el puerto de Montevideo a las tres y media de la tarde del veinte, seguidos de nuestra compañera, y a los cincuenta y tres días de nuestra salida de Cadiz, plazo sin duda cortísimo si se compara a los comunes de ochenta y noventa, y aún a los que hacen las fragatas correos del rey que jamás han bajado de cincuenta y seis y ordinariamente pasan de sesenta a setenta.

En la noche quedamos amarrados con dos cables por la proa tendidos al S.O. y S.E., y con una codera al N. En esta posicion distábamos del muelle dos cables y medio, y nos demoraba la cumbre del Cerro al O., las restingas que despide esta montaña al S.S.O. y las piedras negras del puerto al N. 3°O. El cuerpo de la corbeta se hallaba en 16 pies de agua, fondo lama. Con los vientos del S. y S.S.O. estaba constantemente en aquel braceaje, pero con los de S.E. en poco más de trece.

Se hallaban fondeados en el puerto, los buques del rey, *Santa Sabina,* de 40 cañones, y la corbeta *San Gil* de 24, ambas de armadilla, la primera del mando de don José Orozco, Capitán de Navío, y Comandante del Río de la Plata, y la segunda por don José Mesa, Teniente de Navío; estaban tambien las fragatas correos del rey, la *Colón* y *Princesa,* y otras varias del comercio.

Nota

Aunque durante nuestra navegación a este puerto notásemos algunas diferencias en las longitudes inferidas por los relojes, y éstas nos indicasen haber todos, o algunos de ellos variado el movimiento que se les observó en Cádiz, me ha parecido no obstante, deteneime en hacer inferencias sobre la causa de está variedad hasta que en Montevideo se rectifiquen por medio de las comparaciones de su marcha.

ESTADA EN MONTEVIDEO, DESCRIPCIÓN DE SU PUERTO Y DERROTERO PARA SU RECALADA

En las primeras horas de la mañana del 21 calamos masteleros y vergas, desenvergamos todo el velamen el cual se condujo a los almacenes de marina. En una sala del hospital real se depositaron nuestros enfermos al cuidado de los cirujanos de ambas corbetas, y como sus males no eran otros que el fruto de sus desórdenes en Cádiz, confiamos estarán en breve en disposición de seguirnos. Se estableció el observatorio en una casa del barrio del Sud, próxima al fuerte de San José, en el cual al mismo tiempo se compararon diariamente los relojes marinos, y se emprendió una serie no interrumpida de observaciones astronómicas, así para la determinación de una buena longitud, como para coadyuvar a los progresos de la misma astronomía en unos climas tan poco trillados por las ciencias; y como debía mirarse también este lugar como centro de las excursiones, pues no sólo convidaba a ello la situación más ventajosa, y su posición casi equidistante de todos los parajes importantes que debía abrazar la costa, sino también, el ventajoso lugar en que se hallaban las corbetas, dándonos lugar por esta feliz combinación de circunstancias a trabajar con más descanso, y sin omitir el apresto de los buques.

Don José Bustamante con algunos oficiales, debían pasar a Buenos Aires, capital de la Provincia de este nombre; trataban de emprender su viaje por mar, pero se lo impedían los vientos constantemente con-

trarios; así determinaron hacerlo por tierra, y el 27 lo verificaron hasta la Colonia del Sacramento, y desde allí en la chasquera o correo pasan a la capital.

Los naturalistas han salido a examinar el país, y nos dicen tienen lugar de explayar su curiosidad; a su llegada supimos habían enriquecido aquella ciencia con muchas plantas y aves, aún no conocidas en la historia natural

Levantado ya el plano del puerto; emprendieron Don Alejandro Malaspina, y Bauzá, el reconocimiento por tierra de la costa intermedia entre Montevideo y el cabo de Santa María, para cuyo efecto llevaron consigo el reloj Nº 105, sextante, un teodolito, etc., etc., y a los ocho días de su salida, estuvieron de vuelta bien satisfechos del fertilísimo país que viajaron y de sus exactas operaciones.

Se continúa con la mayor actividad el apresto de las corbetas, de suerte que para el 20 de noviembre estaremos ya en disposición de dar la vela; las obras emprendidas en ellas, han sido absolutamente necesarias sin embargo de ser excesivamente cara la mano de obra, los artesanos poco expertos y muy crecido el valor de la madera

Los señores Concha y Vernacci establecieron en Buenos Aires, un observatorio en el cual diferentes distancias al Zomt. [sic.] tomadas al N. y al S en el cuarto de círculo determinaron la latitud 34°36'39", y el Nº 61 dio la diferencia de meridianos entre nuestro observatorio de Montevideo, y la casa de Cabildo de aquella ciudad de 2°10'22" igual enteramente a la deducida de las observaciones del Brigadier de la armada Don José Varela; después emprendieron aquellos mismos señores una serie de triángulos llevándola hasta la ensenada de Barragán,

y no permitiéndoles el terreno penetrar más al E., pasaron en un paquebot al reconocimiento del cabo de San Antonio que colocaron en latitud de 36°20' y en longitud de 51°45'45", regresaron después a Montevideo con los demás oficiales y comandante de la *Atrevida*, a quienes sustituyeron los naturalistas, y Don Alejandro Malaspina, reuniendo todos muy en breve en este puerto.

Hacia el 10 de noviembre estaban ya casi concluídas todas nuestras tareas; se había hecho el reconocimiento de la costa comprendida entre el cabo de Santa María y la Colonia del Sacramento, cuyo espacio de unas sesenta leguas, se ha sujetado a operaciones trigonométricas, levantando cuidadosamente los planos de Montevideo y Maldonado, el todo ligado con la posicion absoluta de primero o con excelentes relojes marinos en operaciones repetidas, y encontradas o con latitudes observadas con la mayor confianza.

Las islas de Lobos y Flores, el banco Inglés, los bajos a lo largo de la costa septentrional, y las restingas temibles de las puntas de Carreta y Brava, colocadas con la mayor exactitud sobre operaciones geodésicas y astronómicas, el prolijo examen del fondeadero de Santa Lucía, cuya barra tiene menos de dos brazas de agua, lo que disipa ya cualquier proyecto sobre su utilidad; buscándose por tres veces, aunque infructuosamente el bajo que colocan inmediato a la punta del Espinillo, finalmente los señores Concha y Vernacci, habían sujetado en su derrota, al cabo de San Antonio los verdaderos límites del Río de la Plata. En el observatorio de Montevideo se había sujetado al más prolijo examen la marcha de los relojes marinos, la declinación e inclinación de la aguja;

se habían observado el 27 de setiembre, el 26 y 28 de octubre las inmersiones de segundo, primero y tercer satélite de Júpiter, se habían observado doscientas series de distancias lunares, al sol y a las estrellas, y dispuesto los cálculos para tres ocultaciones de estrellas por la luna, un eclipse parcial de aquélla, y se pensaba observar el paso de Mercurio por el disco del sol, en los primeros días del mes de setiembre, todos fenómenos igualmente importantes a la exacta determinación de esta longitud y al progreso de la astronomía.

Los naturalistas recorrían sobre cien leguas de país llano, algunas islas, el terreno montuoso de Pan de Azúcar y de las proximidades de Maldonado, las amenas inmediaciones del Paraná en las Conchas y en Martín García; de suerte que habían formado por primera remesa a Madrid, un herbario de cerca de quinientas plantas, entre las cuales a lo menos cincuenta parecían desconocidas a los naturalistas de Europa, reconocido las calidades de este fértil terreno, y acopiado más cincuenta especies de aves nuevas, no vistas aún por inteligentes, o mal caracterizadas hasta aquí; algunos peces y no pocas petrificaciones; todo lo cual debía mirarse como preciosas adquisiciones, particularmente cuando las acompaña una explicación científica por el primer Teniente de guardias Don Antonio Pineda que la hace fácil a su inteligencia a que coadyuva también la representación al vivo de Don José del Pozo, verificada con una habilidad y exactitud poco comunes.

En la noche del 2 de noviembre que fue sumamente clara, pudo observarse el eclipse parcial de luna; empezó a las 7 horas 41', tiempo verdadero, y acabó a las 9 horas 48' a cuya hora se había obser-

vado la ocultacion de la 90 de Mayer por la luna, su emersión sucedió a las 9 horas 18', después tuvimos la ocultación de la 93 del mismo catálogo a las 2 horas 14'. Su emersión que debía suceder a las 3 horas 30' no pudo observarse por la excesiva claridad de la luna. En la noche del 6 se observó la inmersión del primer satélite de Júpiter a las 3 horas 3' 11", observación que comparada a las efemérides dio la longitud occidental de Cádiz de 50°05'45".

Del prolijo examen de nuestros relojes en la larga epoca de 40 días, ha resultado haber tenido todos ellos las variaciones siguientes, desde su última época averiguada en Cádiz. el 62 había disminuído de 3" diarios; el 13 aumentado su retardo de 1'11", y el 72 acelerado de 15" por cada día, medio; sin embargo, reducidos sus resultados a la isla de Lobos, situada por las observaciones astronómicas de Don José Varela en Montevideo, podía conjeturarse que sólo el 72 había padecido esta alteración en la época en que lo habíamos sospechado, el 13 y el 61 combinaban su marcha primitiva con una longitud tan aproximada que el primero solo daba 4' y el otro 10', según inferimos después de nuestras operaciones.

El 10, concluídas todas nuestras tareas, se embarcó la pólvora y los instrumentos astronómicos, se reemplazaron todas las plazas que teníamos de menos, ya por enfermos, y ya por desertores, con la marinería de la fragata de S. M. *Santa Sabina*, quedando con esta fecha listos de un todo, y prontos a dejar las fértiles orillas de este delicioso país.

DERROTA QUE DEBE SEGUIRSE DESDE LA ISLA DE LA TRINIDAD, O DESDE SU PARALELO, AL RÍO DE LA PLATA

Esta parte de derrota, igualmente que las demás, necesita de un especial cuidado y atención, no sólo a las estaciones, sino también a los semblantes del tiempo combinados con las lunaciones. En el invierno; esto es, en los meses desde marzo a octubre, suelen experimentarse vendavales o pamperos tanto más frecuentes cuanto mayor es la latitud en que se halla, y con concepto a esto conviene más bien el no llegar al paralelo de la isla de Lobos, o del cabo de Santa María, hasta estar muy cerca de la costa; al contrario en el verano, pues que la alternativa de terrales y virazones, influye naturalmente en las calmas y bonanzas, conviene entrar en el paralelo de la isla de Lobos con una ventaja en la longitud de 30 o 40. Las corrientes en este tránsito desde la isla de la Trinidad hasta el Río de la Plata suelen inclinarse más bien al O.

El fondo del placer al E. del cabo de Santa María, puede considerarse de arena, y aún sentarse, sin temeridad, varios principios que sirvan a dirigir la recalada por la sonda: 1º) la arena es blanca, y mezclada con conchuela y caracolillo Si en iguales meridianos (*) se está al Norte, o en el mismo

* Los meridianos de que hablamos, son los que abrazan la distancia del banco Inglés y cabo de Santa María.

paralelo del banco Inglés; es al contrario parda fina, y a veces lamosa, si se está al Sur de dicho paralelo; 2º) en iguales meridianos crece rápidamente el fondo navegando al Sur, y crece tanto más, cuanto mayor es la distancia del meridiano del cabo de Santa María; 3º) la lama es el indicio seguro de estar en buena derrota; 4º) hasta las 40 brazas no puede formarse juicio de la posición verdadera, y por consiguiente puede excusarse el sondar frecuentemente; el braceaje hasta las 80 brazas, sale a unas 40 leguas del meridiano del cabo de Santa María, pero su declive no es proporcionado, siendo bastantemente rápido desde las 80 hasta las 30 brazas, desde cuyo fondo, o se conservará, o disminuirá paulatinamente.

El cabo de Santa María está situado en latitud de 34°48'20", y en longitud de 48°12'40" y en el extremo oriental de la restinga de la isla de Lobos en latitud de 35°04'35" y en longitud de 48°36' 17". Como los vientos se inclinan generalmente al N.E. y N. cuando se atraca a la costa, parece preferente el mantenerse en el paralelo del cabo de Santa María, y más bien algunos minutos al Norte, tanto más que comúnmente y con vientos de afuera las aguas corren aquí al S.O. Conservada esta latitud, y cogidas de 25 a 30 brazas arena fina, y caracolillo podrá considerarse el navegante a 20 leguas de la costa; el fondo de 15 a 20 le indicará que está ya cerca y que es tiempo de buscar la tierra y el fondo lama.

Poco hay que decir si la recalada es con tiempo claro y vientos galenos, entonces nada puede estorbar el navegar con todo aparejo, aunque sea de noche, pues si la latitud al ponerse el sol, es deducida de la observación del mediodía próximo y no

se avista tierra por los paralelos algo nortes del cabo de Santa María y teniendo aún de 20 a 30 brazas arena y conchuela, no debe quedar duda que la distancia a la costa es aún considerable; en este caso deben hacerse rumbos del O. para buscar las 16 brazas arena, y descaecen con el sólo efecto de las corrientes al S., pues de otro modo pudiera cortar el paralelo de la lama demasiado al E., y por consiguiente no encontrando sino arena, seguir sin baliza para el O., y hacer contrarios los terrales del N.N.O. y N.

Las tierras al norte del cabo de Santa María, deben verse con tiempos claros a diez o doce leguas, y por fondo de 15 brazas; merece entre ellas particular cuidado la ensenada de Castillos, en donde han solido los correos echar oportunamente los pliegos a tierra con un bote, cuando el pampero no les ha permitido alcanzar el puerto de Maldonado. Cogidas las 16 brazas, si la estima le indicase estar aún al N. del cabo de Santa María, podrán hacerse rumbos del S.S.O. hasta alcanzar el paralelo de la isla de Lobos, pero con la atención de inclinarse al O. si las sondas aumentasen a más de 20 brazas, y al contrario al S. si disminuyesen de las 16, teniendo presente que el fondo entre el cabo de Santa María y la punta de Castillos, disminuye repentinamente y casi sobre tierra.

El rumbo indicado llevará precisamente a una arena lamosa, en el cual, y en el paralelo de la isla de Lobos se puede ya navegar al O. conservando el fondo lama de 18 a 22 brazas; puede estarse con la seguridad que este fondo llevará aún de noche con la mayor precisión a la vista de la isla de Lobos, la cual se procurará dejar a estribor, distancia de una legua y se seguirá en derrota.

La entrada en el río con tiempo cerrado sin vista de tierra y con latitud incierta, se hace bastante complicada, en cuyo caso conviene asegurarse de estar al N. de la isla de Lobos, contando para su estima con una corriente constante al S. que podrá suponerse en invierno de una milla y en el verano de media por hora; luego que la distancia a la costa no sea mayor de 20 a 30 leguas, o lo que es lo mismo, luego que la sonda no sea mayor de 40 brazas, y seguro de su situación al N. podrá con firmeza dirigir la derrota.

Cogidas las 18 brazas no se titubeará en arribar al S.S.O. hasta que el fondo haya crecido a 20 y 22 brazas; en este caso si conviniese aún afianzar más y más la posición que sospeche no deberá abandonar el rumbo de S.S.O. más bien deberá inclinarse algo para el O, consiguiendo de este modo disminuir el fondo, y afianzar así sin el auxilio de la lama que se ha pasado el paralelo del canal; con esta averiguación se harán rumbos del O. al N. y aumentando paulatinamente al fondo, e inclinándose a la lama disipará toda duda para buscar la isla de Lobos.

Importa tanto más esta precaución de averiguar por la sonda el paralelo de la isla de Lobos, cuanto que si estuviese al S. de él con 16 brazas de arena, pudiera, o irse a sotavento navegando al S., o dar en el banco Inglés navegando al O. rumbo indispensable a uno de los dos partidos, o de buscar la canal, o de abalizarse con la costa del N del cabo de Santa María.

En otras circunstancias, y particularmente en la ocasión de saber la latitud el navegante puede acertadamente dirigirse al Río de la Plata pasando al S. del banco Inglés, pero sin aquella observación, o sin

una muy segura marcación no será nada prudente el verificarlo, pues tanto cuanto son útiles las sondas para pasar al N. del banco Ingles, tan perjudiciales son cuando se inclina a pasar al S. sin el auxilio de aquellos precisos datos.

Ya cogidos los paralelos próximos al S de la isla de Lobos, con fondo de 19 y 20 brazas lama, sólo se ocupará el navegante de conservarlo al principio, y luego disminuirlo paulatinamente con rumbos del O.¼ al N.O. hasta 17 brazas en cuyo fondo le demorará la isla de Lobos del N. al N.O dos o tres leguas. La precaución de conservarlo al principio es importante por no pasar entre la isla y la tierra hacia donde pudiera también acarrear la lama, pero bajando precisamente a 15 y 16 brazas; la restinga del E. de la isla de Lobos sale como una milla escasa, y hace que por esta parte sea imposible el atracarla; es al contrario, muy acantilada en todos los demás rumbos.

Es de advertir que la derrota indicada hasta aquí puede en algunos casos ser peligrosa, y particularmente cuando un tiempo no decidido en invierno, y con malas apariencias hace recelar un pampero, en cuyo caso es preferente a todo ponerse en paralelos al S. de la isla de Lobos quince o veinte minutos antes de bajar de 30 brazas de fondo. En estas circunstancias y conocida la latitud puede buscarse en derechura el placer del bajo por las 7 o 6 brazas, y por él navegar al N. en vuelta del canal, o dar fondo si el viento saltase al S.O.

Estando a dos leguas al S. de la isla de Lobos el rumbo del O.5°N. es el que conduce generalmente a la vista de la isla de Flores, pero como las corrientes con los vientos oportunos para entrar se dirigen

constantemente al O. se suele inclinar aquel rumbo algo más al N. con objeto de resarcir así aquellos efectos y promediar la derrota más oportuna, el extremo S de la isla de Flores situado en latitud de 34°55'00" y longitud de 49°52'30" corre con el extremo S. de la isla de Lobos E. 6°45'S. y O.6°45'N., 19 1/2 leguas, suele proyectar en forma de dos islas, particularmente si se ve con una marcación que se incline al S. se alcanza a ver a distancia de 4 a 5 leguas, y no presenta en su superficie, sino arenales y algunos escarpados bajos que son el abrigo natural de una infinidad de lobos marinos.

En esta navegación o travesía no debe abandonarse la sonda, cuyo braceaje y calidad, son igualmente importantes. La canal tiene una lama suelta que casi no se pega al escandallo, y su fondo va disminuyendo progresivamente desde las 17 brazas hasta las 7 por cuya sonda se está ya inmediato a la isla de Flores; son casi iguales los fondos al N. del canal, pero la calidad es una lama dura que avisa de inclinarse al S., al contrario el menos fondo y la calidad de arena, avisan de estar al S. del canal, y deberse por consiguiente torcer los rumbos al N. para no caer sobre el banco Inglés

Es inútil advertir, que cuando no se hubiese avistado la isla de Lobos, se hacen precisas mayores precauciones para cerciorarse de su situación; tales son particularmente el saborear el agua, y el abalijarse con la arena, haciendo rumbo del S. antes que el fondo de lama haya disminuído de 13 o 14 brazas, pues si esperase a ésta en 10 a 11, y se hiciesen rumbos del S y O. pudieran tal vez arrastrarle a las inmediaciones del banco Inglés.



Si las circunstancias le obligasen a dar fondo en este tránsito, parece prudente seguir la práctica de las fragatas correos, quienes con muy buen éxito, y habiendo sido sobrecogidos de los pamperos han preferido abandonar las inmediaciones de la costa, respecto a que la lama suelta que se encuentra en sus inmediaciones frustraría toda medida de esta especie, dando lugar a que garrasen las anclas; en consecuencia han admitido el inclinarse al S. para coger las siete brazas del placer de arena, cuyo seguro tenedero, y el mismo abrigo del banco, no le expondrán a perder las amarras; y después con los vientos que regularmente pasan del S.O. al S se hallarán a barlovento, para navegar hacia la isla de Flores, y desde luego en mejor disposición para enmararse sin recelo de la isla de Lobos, en el caso que le faltasen las amarras.

Si al contrario se escogiese para fondeadero el cantil del N. en donde la lama dura puede ofrecer un tenedero, igualmente bueno, desde luego se incurriría en los dos graves inconvenientes, de exponerse a no poder montar la isla de Lobos faltando los cables y de estar a sotavento, rolando el viento al S.; parece no obstante que al principio del siglo frecuentaban estas costas, y se inclinaban por lo general hacia esta parte, tal vez por demasiado recelo del banco Ingles

Cogidas ya las 7 brazas lama suelta, y con seguridad de estar en buena derrota, así por la misma calidad del fondo que se ha traído de antemano, como por las balizas que se hayan tomado en uno u otro cantil, se seguirá el rumbo del O. inclinándose al N. si se viesen la isla de Flores o la de Punta Ca-

rretas; pero no la verificará si las tierras estuviesen del todo ocultas, o confusas; el fondo en este caso irá disminuyendo hasta 5 ½ brazas, y se conservará así por algún tiempo siendo su calidad constante la lama suelta.

Importa mucho el no inclinarse al N. cuando no se ve la tierra, así porque pudiera no estarse exactamente N.S. con la isla de Flores, como porque la dirección de las aguas pudiera aconcharle después, algo más sobre la punta Brava, cuyas proximidades son realmente sospechosas; pero andadas tres leguas, después de encontradas y ratificadas las 7 brazas lama suelta, y halladas 5 ½ a 6 brazas, puede estarse seguro que la punta Brava demorará del N.N.O. al N. distancia de una legua y que por consiguiente es tiempo ya de ceñir en demanda del puerto. Los arrecifes más salientes de la punta Brava, están al O7°. N. del extremo SO. de la isla de Flores a distancia de 14 millas desde el cual demorará el cerro de Montevideo al N. 71°45' O., el paso entre la isla y bajo de la punta Carretas no debe emprenderse de ningún modo, sino por necesidad; tiene de abra 2½ millas, y un fondo de 5 a 6 brazas lama suelta.

Asegurada la posición propia relativamente al puerto, si no se viese el monte, o la población, sería imprudente el intentar coger el fondeadero; el monte suele efectivamente cubrirse con vapores tan espesos, que a veces ni aún desde el puerto y a distancia de una legua es fácil conocerlo; en tal caso parece lo más prudente el ceñir algún tanto hacia el puerto, y, o buscarlo haciendo navegar el bote a estribor, y con la posible distancia, o finalmente dar fondo en cinco brazas lama hasta que aclare

En la dirección al puerto poco hay que insinuar más de lo que dicta el mismo plano cuyo braceaje y bajos salientes de las puntas Brava y de San José, hacen ver palpablemente que es menester navegar con la proa al monte hasta franquear bien la boca, desde la cual últimamente se hará la derrota, a dejar caer el ancla en las inmediaciones de los demás buques y al O. de la medianía de la ciudad.

No deben esperarse en este paraje sino tres brazas escasas en mareas grandes, y 13 a 14 pies en las bajas, de suerte que fuera temeridad para embarcaciones grandes en intentar internarse; antes bien, como el fondo por largo trecho es casi igual, se hace sumamente molesto este puerto para embarcaciones que calen más de 18 pies, pues les es preciso fondear muy afuera cogiendo sondas de 4 a 5 brazas. El fondo de estos parajes es todo lama tan suelta que arrastra consigo el grave inconveniente de no agarrar las anclas desarmándose los buques a cada paso a pesar de la galga tendida en ayuda del cable del S.O., y de otro cable del S.E. sobre los cuales y una codera al N. se mantiene constantemente la proa hacia afuera, o al S. No es leve tampoco el riesgo, que de esta calidad de lama resulta también a los que echándose, o cayendo al agua, llegan como es fácil al fondo, en donde se empantanan de tal modo que todo esfuerzo le es inútil, y muy breve quedan víctimas de esta especie de fondo. En desquite de estos inconvenientes hay no obstante la ventaja de poder quedar varados sin la menor avería, a menos que un diferente calado de popa y proa, no expusiese a un quebranto la embarcación que estuviese varada de popa y flotase de proa.

En el puerto el agua crece de una braza y a veces

de dos, cuando soplan los vientos del O. al S.O.; bajan mucho al contrario cuando los vientos son del N. Las mareas trastornadas por este influjo de los vientos no pueden por consiguiente considerarse periódicas, y de allí viene que todas las faenas de espiarse para ir a mayor fondo, o con el ánimo de completar la carga, o de dar la vela han de ejecutarse precisamente con los vientos del O. y S.O. Para franquearse es menester tomar la media canal, y más bien aproximarse al cerro, y fuera imprudente el bordear cuando no lo exijan las circunstancias de mucha entidad, pues ni las distancias son sucesivamente largas para no usar de espías, ni el fondo es tal que dé lugar a aprovechar los bordos favorables.

En general el nivel del agua del puerto de Montevideo no depende del nivel del río, y sólo si de la dirección de las aguas las cuales vienen hacia el puerto con los vientos del 2° y 3° cuadrantes y crece el nivel del agua; salen al contrario, y siguen la vertiente del río con los del 1° y 4° cuadrante, y entonces disminuye el fondo.

En cuanto a la corriente exterior, esto es, desde el meridiano del cabo de Santa María hasta el banco Ingles, parece no admite duda, que entra con todos vientos, menos con el N.E., pero también que en una y otra costa hay revesas que corriendo continuamente para afuera equilibran, en cierto modo, las aguas que entran; siempre ha de entenderse, a pesar de todo esto, que la fuerza de las corrientes no se extienden al S. del banco Ingles, en donde no encontrando tropiezo alguno, no adquiere velocidad alguna, ni por las revesas, ni por la resistencia.

En ninguna parte se convence mejor de esta verdad que en el puerto de Maldonado, formado únicamente

con el abrigo de la isla Gorriti; sean cualesquiera los vientos reinantes siempre las aguas corren rápidamente del O. para el E. saliendo por el freu que forman la isla y la tierra firme; y al mismo tiempo E.O. con la isla de Lobos las aguas corren con menos velocidad del E. para el O.

Este puerto debió ser hasta aquí muy apreciable por la facilidad que había de cogerlo, y de abandonarlo sin arrostrar los muchos riesgos que se encontraban al dirigirse a Montevideo, pero desde que se ha hecho más fácil y segura la navegación a este último puerto, y particularmente desde que puede salirse de él más bien con los terrales y virazones diarias que con el N.O. y S.O. tempestuosos.

Desde luego si el ánimo fuere de fondear en Maldonado. importa mucho abalizarse, o con el cabo de Santa María o con la isla de Lobos para no equivocar otras tierras con la isla Gorriti, que siendo baja y toda llena de blanquizares de arena, proyecta contra la costa opuesta de modo que es difícil distinguirla. En este caso, siempre es preferente el pasar al N. de la isla de Lobos, y tan atracado a la tierra firme cuanto lo dicte la prudencia, el canal es limpio y las virazones frescas particularmente desde el mediodía hasta despues de puesto el sol, y es un anuncio casi seguro de ella, particularmente en el verano verse los horizontes cerrados con neblina desde salir el sol hasta las ocho o nueve de la mañana.

Si la virazón manifestase firmeza, y las inmediaciones del puerto se descubriesen claras, fuera tanto más reprensible el no pasar contra la isla Gorriti, y la punta del Este cuanto más difícil el coger de otro modo el fondeadero más oportuno. El bajo que hace algo peligrosa esta entrada está en las si-

guientes marcaciones. La punta S. de la isla Gorriti al N.O. la medianía de la poblacion de Maldonado N. 3°3'5" y la punta más saliente de la tierra firme llamada punta del Este, al E., distancia a esta ultima dos y medio cables, y la canal entre el bajo y la isla queda de media milla Su fondo limpio hasta uno y medio cables de una y otra.

Como ya se ha dicho hay en este freu una corriente bastante rápida para afuera, lo que exige tres precauciones para los que intentan pasarle. 1ª) de no dirigirse a el con variables o bonanzas, la 2ª de no navegar con poca vela, la 3ª finalmente de no poner la proa al mismo freu hasta salir de la enfilación del bajo con el extremo S. de la isla, atracándose más bien a este extremo que a la tierra firme para no luchar con la corriente más fuerte

El mejor paraje para amarrarse es E.O. con las ruinas del cuartel de la isla de Gorriti, a distancia de cuatro cables de ella, y por fondo de 5½ a 6 brazas arena. Deben tenderse las anclas N.O.S.E., de modo que así se halla la mayor fuerza contra el viento por aquella parte y la corriente del O.

Al deseo de tomar este puerto con virazones y tiempos claros, pueden añadirse otros dos casos de los cuales, el uno es el de ser sobrecogido por el pampero estando al O. de dicho puerto, y el otro de sorprendido del S.E. en disposición de poderlo alcanzar. Este último caso, muy frecuente en el invierno, pide a la verdad que se incline más bien el navegante a tomar la vuelta de afuera, o a dirigirse a Montevideo, porque la costa se cierra con exceso, y es fácil empeñarse sobre la isla Gorriti hallándose luego sin partido con el viento fresco y travesía. Pero si algún accidente le hiciese precisa la determinación de en-

trar con S.E. tempestuoso, creo que el mejor y único partido es el de pasar bien cerca de la isla de Lobos costeándola por estribor, y por ella ir a buscar la punta del Este, internando últimamente por la canal; en esta punta hay algunas chozas que pudieran verse. En la isla Gorriti sólo sobresale una casa blanca, y algunas paredes arruinadas cuya permanencia por largo tiempo parece probable. La entrada con S. y S.O. que aquí son claros, no tiene el menor inconveniente haciendo proa a la punta de la Ballena hasta descubrir el extremo N. de la isla y la entrada del puerto, en cuyo caso se arribará al E. y últimamente ceñirá al S.E. y S.S.E. cuando sale de la enfilación de la restinga del N.O. hasta estar en paraje oportuno para dar fondo.

Con los vientos del S. y S.E. la mar es muy gruesa en el frente de la isla Gorriti chocando por consiguiente con la corriente la que origina balances muy incómodos. Los cables al contrario no trabajan en esta ocasión a causa del mismo choque y la embarcación fondeada pudiera de este modo considerarse segura, sino debiera también, tener recelo de algunos ratones que hay según prácticos en las mismas inmediaciones del fondeadero, y los cuales según las disposiciones de las orillas deben ser más frecuentes a la tierra firme que hacia la isla.

En la isla Gorriti hay dos pozos en los cuales se pudiera hacer una regular provisión de agua, además que sería fácil abrir otros nuevos, y ciertamente debe ser preferible el hacerla en este paraje, así por el abrigo de las lanchas como porque la marinería ni tiene medios de separarse de su destino.

La comunicacion con la tierra firme debe hacerse para la seguridad de las embarcaciones menores, más

bien hacia las chozas de la punta del Este que hacia la playa de la aguada en donde la menor marejada del S. y S.O. hace difícil y expuesto su aborde, después los arenales y la regular distancia hacen algo escabroso el camino de Maldonado.

Cuantas razones había a favor del puerto de Maldonado antes de saberse con certeza la verdadera posición del cabo de San Antonio han perdido después todo su valor desde que no deja la menor desconfianza el paso al O. del banco Inglés Muy pocas precauciones necesita para verificarse, respecto que la esencial se ha indicado ya de no buscarlo viniendo de mar en fuera, sino con un pleno conocimiento de la latitud o de la tierra. Navegando al N. deben inclinarse los rumbos al O. de tal modo que se cojan las ocho y diez brazas lama por latitud de 35°30', y si no se hubiese alcanzado a ver tierra del cabo de San Antonio o de la punta de Piedras; cogida la lama inclinará los rumbos al E de tal modo, que por los 35°15' se cojan 5 a 6 brazas arena, cascajo y conchuela con cuyo fondo se estará seguro de estar N.S. con el cerro de Montevideo, y entonces, se hará la navegación que exijan las circunstancias.

La baliza del banco Inglés por las cinco brazas cascajo y arena, es también útil para la salida, y no debe omitirse, mucho más cuando se aproxima la noche y calma el viento. En este caso será siempre preferente el dar fondo en unos parajes en donde no hay peor partido que el entregarse voluntariamente al albedrío de una corriente que por lo común lleva hacia el banco Ortiz.

La experiencia manifiesta y parece dictar lo mismo la reflexión, que al S. del banco Inglés no son tan rápidas, ni tan irregulares las corrientes, siempre que

se esté o por meridianos del mismo banco o algo al E.; pero en las inmediaciones de la costa de Samborombón y del mismo cabo de San Antonio han experimentado los oficiales que fueron a su reconocimiento, tienen la misma irregularidad, que en la costa opuesta.

No creo pueda haber el menor inconveniente en reconocer las costas del cabo de San Antonio cuando con tiempos galenos se viene al N. en demanda de Montevideo, a lo menos debe buscarse en su paralelo las diez brazas arena que conducen luego a lama, y últimamente al extremo O. del banco Inglés.

Parece tambien que no se violenta la consecuencia de deber navegar al S. toda embarcación que cogida la sonda, y próxima al cabo de Santa María, se viese con señales de mal tiempo; y particularmente con viento N. el cual muy luego rola al O. al S. en cuyo caso proporcionará esta derrota la ventaja, en primer lugar, la de ser siempre arbitrio de tomar el partido y rumbos que le convengan, en segundo de estar a barlovento para con el tiempo claro del S. dirigirse sin el menor peligro al fondeadero.

En cuanto a la navegación sucesiva a la Colonia del Sacramento o bien a la ensenada de Barragán, puede emprenderse por la costa del S. pasando entre el banco Ortiz, y otro más pequeño que está inmediato a la costa. Las sondas y las precauciones de hacer navegar los botes o por la proa, o por las bandas según hacia donde se presente el peligro más inmediato, y proporcionando mantener un fondo de tres y media o cuatro brazas, le conducirán al fondeadero.

SALIDA DE MONTEVIDEO AL RECONOCIMIENTO DE LA COSTA PATAGÓNICA, TIERRA DEL FUEGO E ISLAS MALVINAS

Noviembre 16. — A las seis de la mañana con el viento bonancible del N.N.O., el cielo nublado, y cargados los horizontes, nos pusimos a la vela, seguidos del bergantín *Carmen*, y poco despues de la *Atrevida*, a quien enviamos la lancha de la *Sabina* para que le ayudase a suspender el ancla, como lo había hecho con nosotros.

Luego que nos franqueamos, empezamos a sondar de cuatro en cuatro minutos, y avisamos a la *Atrevida* efectuase lo mismo poniéndose media milla larga por nuestro traves, para así abrazar mayor espacio, como el tiempo no estaba sentado, y las apariencias indicaban en nuestro concepto viento del S O. forzamos de vela, y gobernamos al S.S ¼ y S.E. y S.S.E., por un fondo constante de 5, 6 y 7 brazas, fango al principio, y después mezclado con alguna arena; marcábamos de hora en hora, la población, el cerro, y las puntas Brava, Carretas, y Espinillos. Desde las ocho y media navegamos al S. corregido y a las doce demorando el cerro de Montevideo al N. 4° E. corregido observamos, 35°19'20", de latitud S., con cuya marcación, y la latitud, nos situamos en el nuevo plano, resultando nuestra longitud occidental de Cádiz 50°9'52".

Día 17. — El viento calmó en las primeras horas de la tarde, y después empezó refrescando por el E.N.E. y E.S E. Estas variaciones, el cariz que por momentos nos amenazaba el viento pampero, y nuestra crítica situación, exigían entonces la mayor diligencia para franquearnos del banco Inglés, pero no obstante esperamos hasta ponerse el sol, la reunión de la *Atrevida* y el bergantín, echando entre tanto las vergas de juanete abajo, y poco despues tomamos los rizos a las gavias, precediendo para esto las señales correspondientes; concluída la faena distábamos del bergantín proximamente tres leguas y no siendo ya a la sazón prudente esperarlo, forzamos de vela, seguidos a poca distancia de nuestra compañera. Toda la noche se mantuvieron los cielos y horizontes aturbonados; los relámpagos se sucedían sin ningún intervalo, por el S.O.N O.N. y N.E., algunos truenos y dos pequeños aguaceritos, así se mantuvo hasta el amanecer, y después de un corto tiempo de calma, entró el viento por el S. bastantemente fresco, el que ceñimos mura a estribor.

Nuestras sondas fueron de 11 y 12 brazas arena, hasta las ocho y media de la mañana, que bajó de un golpe a 6, sorprendidos hicimos a nuetsra compañera señal de esta novedad, porque estando a sotavento, y creyéndonos ser arrojados por las aguas del río sobre el extremo S.O. del banco Inglés, temíamos cayese repentinamente a menos fondo; el viento refrescó a la sazón, pero no obstante conservamos el mismo aparejo, sin cesar de sondar, y con la satisfacción de ver aumentar el agua hasta 13 brazas, encontrándonos ya libres a las once de aquel cuidado, tomamos dos rizos a las gavias que en la madrugada habíamos largado; nuestra situación al

mediodidía fue en la latitud observada de 35°57'30" S. y longitud 49°17'53" siendo en esta posición la declinación de la aguja 14°10'00" N.E.

Día 18. — En las primeras horas de la tarde, pasamos contrabrazas, a las mayores tesamos los falsos estays y aseguramos el ancla que venía apeada; el viento estuvo fresco hasta la noche que avanzó, pero a las doce refrescó nuevamente, los cielos y horizontes abiertos de nubes, la mar agitada, el viento S.S.E. y todo de muy malas apariencias.

Al amanecer rolo el viento al S.O. como lo anunciaban las malas apariencias; en las primeras horas, aunque contra su costumbre, fue bonancible, pero a pocas horas refrescó de modo que nos obligó a cargar la mayor, y arriar sobre el soco las gavias, así continuamos hasta las últimas horas de la tarde, que el feo y horrible aspecto del tiempo, nos obligó a tomar dos rizos a las gavias, y navegar en la noche con ellas y el trinquete, y en la mañana con la mayor; continuando la vuelta del S.S.E. la *Atrevida* imitó a corta distancia nuestras maniobras, y a poco rato hizo la señal de embarcación por el E.S.E.

Reconocimos después que era una fragata que seguía el bordo opuesto; luego que estuvimos a una regular distancia largó bandera inglesa, a que correspondimos con las insignias nacionales. Este buque sin duda, uno de los muchos de la misma nación que hacen la pesca de la ballena en la costa patagónica, venía probablemente de Inglaterra y se dirigía a reconocer el cabo de San Antonio, o la parte inmediata según pudimos inferir de su dirección, para despues emprender la navegación al puerto de San

Julián, donde abundan más aquellos animales, y es por consiguiente más segura y pronta la carga de aceite, barbas, esperma, etc.

El gran número de embarcaciones, que frecuentan estas costas, desde el año 63, no dio cuidado al Ministerio español, mientras su navegación se ciñó a los puertos inhabitados de ella, y sus buques fueron proporcionados a aquel fin. Guiados pues de un principio de humanidad y condescendencia, se toleraba este tráfico a que no tenían derecho alguno los ingleses, ni otra potencia; y protegiendo por todos los medios posibles nuestro Ministerio, la introducción y fomento de un ramo de comercio tan interesante en sus vasallos, esperaba que, dueños éstos de unas ventajas que no pueden compensar jamás los extranjeros, los excluyesen bien presto haciéndolos desaparecer de estos mares, sin necesidad de ocurrir a la fuerza.

Los ingleses han abusado indignamente de esta conducta generosa de la España; sus buques no sólo registran todos los puertos de la costa patagónica desde el Río de la Plata hasta el cabo de Hornos, internando en ellos cuando les acomoda, sino que pasando el mar Pacífico recorren el Perú y Chile con la mayor libertad, dejándose ver en varios parajes, y hablando a nuestras embarcaciones mercantes del giro interior de estos reinos. Su objeto en estas operaciones, se manifiesta bastante, que no puede ser otro que el establecimiento del comercio ilícito, en aquellos dilatados mares, y sus consecuencias la entera ruina del comercio nacional, de donde se infiere el riesgo a que están expuestos aquellos dominios por una potencia acostumbrada a violar o eludir los tratados más solemnes, cuando se oponen a su orgullo nacional o a los progresos de su comercio;

por fortuna la Inglaterra decaída del poder a que llegó a principios de este siglo, está bien lejos de imponer como entonces la ley a la Europa, y el estado presente de la marina española, nos excluye de la necesidad de recibirla

Día 25. — Permaneció el viento fresco por el S.O. y siempre con muy malas apariencias; hasta el 21 que, después de una gran calma, quedaron variables, ya frescos, ya bonancibles y ya calmosos en el 3° y 4º cuadrantes, los cuales fueron reemplazados en las primeras horas de la mañana con un viento fresco del S.E. y en consecuencia hecha la correspondiente seña a la *Atrevida* forzamos de vela dirigiendo nuestra derrota al O.S.O 5° O. de la aguja, a que demoraba la punta N. de la ensenada de San José conocida en el plano de Tajón por la de Vélez.

Ya puesta en derrota dimos principio a las sondas, verificándolas alternativamente con la corbeta subalterna; nuestra situación al mediodía fue en latitud de 41°24'7" y en longitud de 56°2'38" siendo en este lugar la declinación de la aguja observada de 17°55'. Distábamos a la sazón poco de la tierra y esperábamos verla muy en breve, en efecto la avistamos a las dos de la tarde, demorándonos al O.N. O.; inmediatamente arribamos sobre ella, y a poco rato la vimos extenderse del N.N.O. al O.S.O.; desde el principio habíamos hecho a nuestra compañera la correspondiente señal, y después la de pasar a la voz para acordar el método que se debía seguir, en la colocación de sus puntos principales

La latitud y longitud del mismo día no nos dejaba duda en que la tierra avistada, era la porción de costa comprendida entre la punta S. del Río Negro y

la del N. de la entrada del puerto de San José o punta de Belén. Situados ya a las tres y media de la tarde, a una distancia proporcionada, corrimos bases por correderas, marcando, desde sus extremos, los puertos más notables, observando longitudes por los relojes, luego que estábamos N.S. con algunos de ellos y calculando con la mayor escrupulosidad los rumbos y distancias.

Avistada la costa, y como a seis leguas, sondábamos cada media hora, manteniendo un fondo de 26 brazas, hasta que estando a dos y media leguas, disminuyo siendo ya de 21 y 20, desde cuyo instante, hicimos el rumbo de su dirección, hasta el anochecer, que gobernamos al S.S.E; el fondo aumentó nuevamente hasta 30 brazas, sin duda porque atravesamos con aquel rumbo el canal grande de San José

El viento del S.E. calmó en la noche, los cielos y horizontes se cubrieron de celajería y llovió alguna cosa, a las once con el viento bonancible, cambiamos la cabeza con las tres gavias gobernando al S.O. 13° O. proporcionando así, hallarnos, al amanecer, en el mismo punto en que terminamos el reconocimiento anterior.

La punta que forma el extremo N. de la tierra vista, es un poco más alta, que el resto de la costa; sigue ésta desde ella, formando ensenada poco honda, está tajada al mar de piedra escarpada y sobre ella capas de tierras que tiraban a roja, cubiertas después, con médanos de arena, de una altura menos que mediana; estos médanos no deben ser sólo de arena, porque se ven muchos arbustos por todas partes; sus cumbres forman algunas lomitas y entre ellas dos montecitos, bastante notables, y semejantes a dos

tetas; al S.O. hay otros dos de la misma figura, aunque menos altos y unidos.

Al E. de las tetas sale de la costa dos millas con poca diferencia; es tambien cortada a pique y forma en su parte más saliente un morro con varias puntillas, a la que llamamos punta de Engaño; desde ella corre la costa al O. y O.N.O. formando ensenada hasta la punta de Belen, conocida por este nombre en el plano de Taforo, la cual es enteramente igual en altura y calidad a la primera.

Desde ésta empieza a bajar haciendo ensenada, probablemente la que en el plano de Taforo precede al puerto de San José, cuya boca comprendida entre la punta N. de la península y la de Belén, es de veinte leguas, y la del puerto dos y media millas.

Próximos a la costa, empezamos nuestras operaciones, midiendo bases por correderas alteras angulares de topes sondando cada media hora, y acompañando las marcaciones con observaciones de longitud calculadas en el cronometro 61, cuya marcha en el día es más uniforme que el 72, y el 13 comprobada; con 57 series de distancias lunares, tomadas por el Comandante y oficiales en una posicion bastante cómoda, resultando su promedio 1'13" al O. del reloj dicho.

Precisamos a prolongar la costa, para trazar exactamente su dirección y figura, hicimos varios rumbos, que se calcularon con la mayor precisión, como también las distancias andadas en cada uno de ellos. Las sondas fueron de 70 a 45 brazas mientras navegamos a cuatro leguas de la costa, pero despues que cambiamos la mura y navegabamos al S E. y S.S.E. alejándonos de ella, aumentábamos el fondo, y calidad, la primera arena y conchuela y la segunda fango

duro, chinos y conchuela; nuestra situación al medidía fue en longitud observada 42°4'9" S. longitud de 57°38'34" y la declinación de la aguja 18°00' 00" N.E.

Día 27. — Una gran agitación de las agu s, y una fuerte reventazón por nuestra proa del N. N.E. al S.S.O., nos hizo creer estábamos en los bajos que Taforo coloca sobre el frente de la península que divide el puerto de San José, del nuevo O. del S; aunque la dirección de este trozo de tierra estuviese equivocada y por consiguiente la situación de ellos, no por esto debía negarse su existencia, sino considerarles igual error al que habíamos encontrado en aquélla; con esta reflexión y para cerciorarnos mejor navegamos algún tiempo sondando continuamente y con vigías al tope que observasen el color del agua; pasamos con estas precauciones dos hilos de reventazón que nada variaron la cantidad y calidad del fondo, pero poco después descendimos de 40 a 29 brazas y seguidamente a 21; como el escarceo o choque de las aguas aumentaba, nos pareció prudente no avanzar más hacia ellos, por lo que arribamos al S.S.E. hasta tomar de nuevo aquella sonda.

El viento del S.S.E. iba por momentos perdiendo su fuerza y a las cinco pasó al S.S.O.S.O. y O.S.O. con chubasquillos, ráfagas y malas apariencias, hasta las nueve que aclaró y refrescó aumentando cada vez más y más su fuerza.

Al amanecer teníamos a la vista la porción de costa comprendida entre la punta de Belén y la parte S. de la península; aunque continuaba fresco el S.O., como el cielo y horizontes estaban despejados vira-

mos al O.N.O. con el objeto de aproximarnos a ella, lo que conseguimos a las diez y media, a distancia de 8 a 10 millas emprendimos nuevas operaciones, haciendo a la *Atrevida* las señales de medir bases por alturas de topes y correderas, de sondar con dobles marcaciones y observar longitud por los relojes; nuestra situación al mediodía fue en latitud observada S. 42°31'30" longitud de 57°15'49" y la variación 17°30' N.E.

Día 28. — Continuamos costeando con viento S.S.E. bonancible, y la mar tranquila; al ponerse el sol hallándonos por el través de la punta S.O. de la boca del puerto Nuevo, avisamos a la *Atrevida,* que en la noche arribaríamos de dos en dos cuartos cada dos horas de la noche, con el objeto de atracar a la costa S. del puerto Nuevo, enteramente desconocida hasta el día, y que por consiguiente deseábamos reconocer más de cerca. A las cuatro, andada la distancia que juzgamos conveniente, nos pusimos al pairo sobre las gavias mura babor, dos horas después hicimos el O.S.O. seguidos de la *Atrevida* a quien indicamos por señales una y otra maniobra. Amanecimos con la tierra a la vista prolongándose del S. S.O. al O. Precedidas las señales correspondientes, medimos bases por altura de topes y correderas, se marcaron desde sus extremos los puntos más notables, y sondamos de media en media hora, cuyo fondo era de 50 a 40 brazas, con proporción a la mayor o menor proximidad de la costa, y siempre arena mezclada, las más veces con conchuela, y otras con chinos; latitud observada S. 43°7'30" longitud observada Occidental 57°58'54". Variación.

Día 29. — Aunque el viento era fresco del N. y había metido bastante mar, no obstante el cielo y horizontes se mantuvieron despejados y gozamos un temperamento agradable. Nuestras maniobras han sido dirigidas al más exacto reconocimiento de la costa; todas se prevenían a la *Atrevida* con anticipación, para obrar con uniformidad; en la tarde repetimos las señales de medir bases por alturas de topes y correderas ejecutándolo a la de momento.

Algunos relámpagos del O.S.O al N.O., el cielo que por instantes empezaba a nublarse, y el viento arrafagado del N. eran todos a menudo del S.O. que pedían las precauciones ordinarias, y así se tomó un rizo a las gavias, y se echó abajo el mastelerillo de juanete mayor.

Al ponerse el sol estábamos a la vista de la punta más S. como a cinco leguas demorando al S.O. A la medianoche con el objeto de no propasarnos del último reconocimiento de la tarde, y empezar por él al amanecer las operaciones diarias, pairamos mura a babor hasta las tres que mareamos al S.O. ¼ O.; a poco rato aunque flojo entró el viento S.O. con el que tomamos el bordo del S.S.E., pero como inmediatamente pasó al S. hicimos de nuevo el O.S.E.

La costa parece es de la misma altura y calidad que la anterior, no obstante que parece menos escarpada, y en la cima de sus colinas se notan algunas matas, y otras señales de vegetación, aunque secas y amarillas, sin duda por la estación del verano en que estamos.

Las especies de pájaros han sido menos abundantes que los días anteriores y ha disminuído mucho el número de ballenatos, lobos y toninas que nos acompañaban.

Mientras que seguimos el S.O. con el cual nos aproximábamos a la costa, la sonda descendía de 45 brazas a 29, y progresivamente hasta 17, y cuando tomamos el ultimo fondo distábamos de ella como cinco millas hallando por todas partes cascajo molido y conchuela. Luego que dejamos aquel rumbo y navegamos al S.E. aumentó en la misma proporción que había disminuído hasta 45 brazas arena. El viento pasó al S.E. en pocas horas, y teniendo la costa inmediata, continuamos nuestras operaciones tomando horarios en los extremos de las bases, medidas por los métodos anteriores, sondando al mismo tiempo y con dobles marcaciones, latitud al mediodía, observada 44°01'50" S. longitud Imd. [sic.] 58°57'45". Declinación de la aguja 18°00'00" N.E.

Día 30. — Repetimos en la tarde las bases por correderas y altura angulares de topes, atravesándonos a distancias proporcionadas para medir con la mayor exactitud posible sus angulos.

Para aprovechar un tiempo tan oportuno cruzábamos la verga de juanete mayor y andando en la noche dieciocho millas nos atravesamos mura a babor precediendo la señal a nuestra compañera.

Al amanecer teníamos la tierra a la vista del S.S.O. al O. ¼ N.O. donde gobernamos desde las tres y media. Como el puerto de Santa Elena y la ensenada de Camarones han sido reconocidos por los pilotos Taforo y Peña, y la exactitud de las determinaciones de estos beneméritos individuos, comprobada en todos los puntos de la costa desde nuestra salida de Montevideo, resultan uniformes con nuestras operaciones, resolvió el Comandante no detenerse en ellos con pérdida de un tiempo tan hermoso que podemos em-

plear en más útiles investigaciones; en consecuencia se previno a la *Atrevida* que no fondearíamos en estas inmediaciones; sin embargo hicimos fuerza de vela para reconocer de bien cerca uno y otro; situados a tres millas del puerto hicimos a nuestra compañera las señales de levantar un plano, observar la longitud por los relojes, y la de media base; nuestra situación al mediodía fue en latitud observada de 44°49'59" S. y longitud de 59°77'47" siendo la declinación de la aguja por azimutes 18°57'30" N.E.

Diciembre 1º — En continuación de nuestras diarias operaciones navegamos a cuatro millas de la costa, midiendo bases por alturas angulares de tope, y observando longitudes en sus extremos; al mismo tiempo se hacían las correspondientes marcaciones. Desde las once habíamos descubierto una isleta que distaba de la costa de cinco a seis millas y suponiendo la Rasa que sitúan con poca diferencia en el mismo sitio el piloto Taforo y algunos derroteros, embocamos el freu sondando con bastante repetición entre 48 y 53 brazas, chinos pequeños mezclados pocas veces con fango; esta isla que puede tener 1 ½ millas de N.E. a S.O. y la mitad del N.O al S.E. no es otra cosa que un risco de menos que mediana altura con varias cortaduras, y una pequeña lengüeta de la misma materia al N.; la parte que las aguas no bañan está cubierta de una capa delgada de tierra amarillosa y seca; no hay en ella la menor señal de vegetación, y separada del continente parece que la Providencia la ha destinado a servir de asilo a una multitud innumerable de pájaros marinos a quienes las piedras de sus orillas suministran abundantes mariscos proporcionándoles la seguridad de sus nidos contra los ataques de

los animales terrestres que turban en otra parte su quietud.

En las primeras horas de la tarde, estando en la medianía de la isla y la costa, notamos una reventazón que corría desde aquélla hasta la costa, del E.N.E. al O.S.O.; la agitación de las aguas en aquella parte, y sus inmediaciones era tan grande, y tan repetidos los golpes de mar que nadie dudó fuese una restinga, que unía la isla con la punta N. de San Gregorio donde terminaba, varios oficiales que subieron a los topes afirmaban esta opinión, pero no obstante notaban que no había en el agua la diferencia de color que era preciso se dejase observar entre un fondo de 50 brazas, y otro de dos o tres como era el que se nos presentaba; en estas dudas, cargamos las mayores, recogimos toda vela menuda y nos quedamos con sólo las gavias, orzando sobre la isla donde era menos notable el batidero; navegamos con el mayor cuidado sin dejar la sonda; y como ésta aumentó hasta 54 brazas, continuamos al mismo rumbo pasando a una milla corta de aquélla; poco después cortamos los Ileros donde batía furiosamente el mar del que recibimos un gran golpe por la mesa de guarnición mayor; y conociendo eran efectos de una corriente muy rápida al S.E. contraria del viento fresco del N.N.O., calmada nuestra justa inquietud, aprovechamos la oportuna posición en que nos hallábamos, y hecha a la *Atrevida* la respectiva señal, medimos las alturas de los topes, y marcamos al mismo tiempo varias puntas notables de la costa, las islas de Arce, Rasa, de los Leones y otra algo más distante al S.E. de la segunda que ni está colocada en ningún plano ni dan noticia de ella los derroteros de esta parte. Concluida esta operación, gobernamos al

E. S.O 5° S. donde demoraba la isla desconocida y pasando a media legua de su parte occidental, descubrimos un bajo de una o dos millas al S. el que logramos enfilar con su medianía.

Pasamos la noche gobernando al S.S.E. con el viento bonancible del N. y N.N O, el cielo estaba despejado y hermoso; la sonda fue hasta las doce entre 42 y 45, pero después aumentó hasta 64 y 70 brazas fondo arena lamosa.

Amanecimos sin la tierra a la vista, los horizontes del tercer cuadrante cargados y oscuros; se pidieron a la *Atrevida* sus marcaciones y demás trabajos de los días anteriores, los que recibidos, mareamos al S.S.E con el viento flojo ya del S.O ; a las once hizo la *Atrevida* señal de tierra al S.S.O. y a poco rato lo contestamos con la de extenderse al O.S.O, desde que tomamos el bordo de tierra bajó el fondo a 45 brazas arena lamosa. Nuestra situación al mediodía fue en latitud observada 46°32'50" S. y longitud de 59°26'57".

Día 2. — El viento se mantuvo bonancible del N. y el cielo y horizontes enteramente despejados; seguimos midiendo bases por los métodos indicados, observando horarios en sus extremos y sondando alternativamente cada hora en uno y otro buque; el deseo de verificar la existencia y colocación del banco que encontró el Comodoro, hoy Almirante Byron, doce millas al E.N.E. 5°35' N de cabo Blanco, nos hizo dirigir la proa a esta parte, sondando frecuentemente Luego que estuvimos próximos de la enfilación, disminuimos de fondo hasta las siete y cuarto que tomadas las 16 brazas, y un momento después 14, orzamos al E.N.E y aumentó en la misma pro-

porción; esta conformidad en el arrumbamiento y sonda, nos convenció de la realidad y exactitud de aquel viajero, que como nosotros observó la reventazón algo más adelante

Navegamos en la noche al S.E. cuatro leguas, otras tantas al S.S.E., el fondo que había aumentado con estos rumbos, de 43 a 63 brazas indicándonos la distancia de la costa, nos hizo ceñir mura a estribor con todo aparejo; el viento bonancible del O.S.O. el que progresivamente paso al S.O S. y S.E. dejándonos reconocer la tierra del S S.O al O.S.O.

Esta costa varía mucho de la anterior; aunque una y otra sean estériles y de un aspecto tristísimo, se ven en ésta, cerros, puntas, llanuras, islas y bajos que varía la escena y fastidian menos al observador; a las tres millas de ellas sondamos 43 brazas fango, demorándonos el extremo de la parte del S. al S. 32° O una punta roja y escarpada que teníamos por la proa al S. 69° O. y la última tierra más septentrional que alcanzábamos a ver al O. 12° N ; nuestra situación al mismo día fue en latitud observada 47°28' 58" S y longitud de 59°34'45", declinación de la aguja 19°20'.

Día 3. — Según el punto del mediodía distábamos del puerto Deseado siete leguas, al que nos dirigimos con viento flojito del N. con una tarde bellísima y preparadas dos correderas de 30 brazas, hicimos a la *Atrevida* la señal de prepararse a dar fondo en la primera ocasión. A las tres avistamos la isla de los pinguinos que describen Narborough y Taforo, demorándonos al S., a las cuatro se dejó ver la piedra elevada semejante a una torre, situada en la costa del S. a media milla de la boca del puerto;

vista ésta, orzamos al S. hasta poner aquella al O. S. O. lo que verificado orzamos S.O. pasando a cinco millas de la punta escarpada del N.; el fondo había entonces disminuído desde 25 a 15 brazas arena y fango; montada ésta gobernamos a la boca que nos quedaba al O. 18° S. bajando con regularidad nuestra sonda desde 15 a 7 brazas arena; a las siete fondeamos con el ancla sencilla de babor a una milla de la entrada, verificándolo al mismo tiempo la *Atrevida* a tres cables por nuestro E.S.E.

Nuestra gente había observado desde las gavias una embarcación anclada muy dentro del puerto. Como las embarcaciones inglesas de la pesca de la ballena lo frecuentaban bastante, no pudimos asegurarnos de que fuese nuestro bergantín *Carmen*, separado el día de la salida de Montevideo; poco tiempo después vimos salir del puerto un bote que a vela y remos se dirigía a nosotros; subsistían aún nuestras dudas, hasta que más cerca conocimos a Peña, Capitán de aquel buque y la gente española. Luego que llegó, nos aseguró era el tiempo oportuno, en cuyo concepto zarpamos el ancla, y con los foques, velacho y sobremesana, embocamos el canal, dando fondo por la parte del O. de las primeras puntas en 8 brazas de agua, demorando el islote más oriental de la isla de Reyes al S. 55° E., la piedra elevada o estipl al S. 69° E., y la punta meridional del puerto al S. 84° O.

La *Atrevida* a quien hicimos señal de levarse antes de ejecutarlo nosotros, lo consiguió al instante; pero despues la vimos de nuevo fondear sin que supiésemos la razón; nuestro Comandante luego que nos amarramos dispuso fuese Peña a su bordo para entrarla luego que calmase la marea, que entonces corría

con una velocidad de cinco a seis millas, y hacía difícil el paso del canal.

Luego que cedió un poco arriamos del cable a quién habíamos ajustado a este fin un buen calabrote y dando fondo al ancla del ajuste, cobramos de nuevo hasta el chicote, quedando amarrados E. O. en 7 ½ brazas de agua.

La noche fue calma y templada, pero el viento al S.O. que entró en la madrugada y refrescó todo el resto del día, nos privo de unirnos con nuestra compañera; sus mayores esfuerzos fueron inútiles hasta las siete de la tarde, en mar baja y con viento del N. E. ancló por nuestra popa, amarrándose como nosotros.

Desde la noche anterior hemos medido por ampolletas la velocidad del agua en las mareas, y hallamos en la entrante 4 millas 1 braza, aunque esta corriente sea justamente la mitad de la que por conjeturas asigna Byron a la del primer estrecho, no me parece excesivo el cálculo atendida la mayor angostura de aquella boca, bajos y placeres de que está llena, y a la poca exactitud de la corredera en esta especie de investigaciones. La sonda tomada en los mismos intervalos, nos manifestó un aumento de tres brazas de agua

Por fortuna hemos encontrado en estas inmediaciones una tribu de patagones, compuesta de sesenta y un individuos de todas edades y sexos; parece han llegado aquí hace dos días, y dentro de poco van a incorporarse con otra mas numerosa en la bahía de San Julián, para retirarse probablemente hacia el S. Nuestro Comandante les hizo una visita en la mañana acompañado del señor Pineda. Después de una larga conferencia, regresaron uno y otro satisfechos de su

viveza y bondad; ellos manifestaron por su parte igual complacencia, haciendo llegasen al mismo sitio las mujeres y niños que al principio mantuvieron retirados a espaldas de un pequeño cerro. Al despedirse fueron regalados por el Comandante con algunas cintas, abalorios y otras frioleras, presentándole ellos en cambio, dos jóvenes guanacos y un pollito de avestruz.

Día 4. — En la tarde fueron algunos oficiales a la costa del S. y corriendo las playas inmediatas donde abundan extraordinariamente las gaviotas, patos de varias especies, zarapicos, aves frías y rabijuncos; vieron una tropa de cuarenta a cincuenta guanacos, pero jamás lograron ponerse a tiro, sucediendoles lo mismo con algunas liebres del tamaño de un perro mediano y sumamente ariscas. Las orillas están llenas de lapas, mejillones y otras especies de mariscos, y a mar baja se ven placeres cubiertos de dos o tres cables en circunferencia.

La piedra elevada que sirve de marca para entrar en el puerto, está situada en esta parte, como a cien toesas de ellas sobre un pequeño montecillo de la misma materia, que domina las inmediaciones, su altura será con poca diferencia de ocho a diez toesas, y cinco su circunferencia; su figura es como la de una Y, cuya dirección de las piernas es de oriente a occidente, pero no puede notarse esta particularidad hasta ponerla al S. en cuyo caso se está a 1 ½ millas de la entrada del puerto.

Empezamos a hacer parte de nuestra aguada a cuatro leguas del fondeadero, donde se formó el establecimiento del que no quedan en el día las ruinas. Salían para esto nuestras embarcaciones al entrar las

mareas y regresaban al salir con cincuenta tercerolas. El agua además de no ser nada buena, la distancia la hace incómoda, aunque esté a la orilla.

En la mañana establecimos próxima al peñón de marca, nuestra tienda de campaña, con el cuarto de círculo, el cronómetro y algunos otros instrumentos.

El viento que desde el tres, había pasado del N. al N.N.O. refresco en la tarde con la vaciante, y faltándole a la *Atrevida* el cable del ajuste que tenía al O. fue arrojada sobre nosotros por la corriente; por desgracia la esperanza a que dio fondo inmediatamente no agarró, quedando enredada en nuestro cable; entre tanto la corbeta se venía encima y pasó tan cerca por nuestro costado de babor, que sin bastar la prontitud con que cambiamos las vergas, rompió con su mayor el suncho de la nuestra. La situación de los dos buques era bastante crítica, especialmente hallándose sin las lanchas, que estaban en la aguada; no obstante esta desventaja y de que la corriente y viento estaban en su mayor fuerza, logramos separarnos sin otro daño, cayendo ella hasta hacer por el cable del S. su ancla que teníamos encima de nuestro cable y muy próxima a la proa, pudimos aunque con algún trabajo, engancharlo en la gata, y dándonos ella una guindaleza que pasaba por el arganeo del ancla, hicimos firme; se condujo el ancla cobrando por el cable. La faena se consiguió sin mucho trabajo, por estar muy próximos, que de lo contrario, no hubiera podido verificarse.

Día 6. — Un guanaco que mató nuestro guardia marina, conducido a bordo, pesó entero 195 libras; su carne es de un gusto agradable, especialmente asada, pero muy inferior a la de nuestras terneras;

se han muerto también dos liebres cuyo peso fue de 29 1/2 libras.

Día 7. — En la tarde repitió nuestro Comandante su visita a los patagones acompañado de Don Antonio Pineda; uno y otro fueron recibidos con agrado por estos amables naturales; como desde el cuatro, habían desaparecido hasta entonces, deseábamos saber la razón de esta novedad; luego que llegó nuestro Comandante le preguntamos, contestándonos habían empleado los días intermedios en buscar y reunir sus caballos fugitivos y dispersos a mucha distancia de la toldería; antes de retirarse les hizo el Comandante varios regalos que mostraron apreciar infinito, prometiendonos mantenerse en estas inmediaciones mientras estuviésemos en el puerto.

Día 9. — El bergantín fondeado mucho más adentro que nosotros, hizo señal de que esperaban en la costa inmediata del N.; nos dirigimos desde luego a esta parte acompañando al Comandante de la *Atrevida* y la oficialidad de ambos buques; se hallaban en aquel bajel algunos patagones, que después con los oficiales fueron a tierra y se reunieron con los restantes que estaban en la playa; aunque nuestro número fuese mayor incluyendo las tripulaciones de los botes, no tuvieron la menor desconfianza; nos recibieron con su ordinario agrado, en tanto que el Comandante distribuía galleta, garbanzos, y algunos abalorios; nos mezclamos indistintamente, entablando una pantomima general que no sólo tenía de interesante la buena fe de los dos partidos, sino la variedad de trajes, cuerpos, aptitudes, semblantes, formando su reunión un grupo digno de

la mano maestra de nuestro pintor Pozo. En esta conferencia que duro cerca de dos horas, tuvimos lugar de observar la facilidad con que retienen las palabras de cualquier idioma, repitiendolas aún después de algún tiempo con una claridad y perfección admirables, especialmente las mujeres dotadas de mayor viveza y cuya organización es mucho más sensible.

Los patagones generalmente hablando, son de una talla superior a la europea, sin acercarse a la gigantesca que les suponen muchos viajeros, a pesar de sus musculaturas; son mayores de lo que comprende a sus cuerpos y anuncian un vigor particular, si este es proporcionado a la magnitud de sus miembros. De cuantos componian las tribus que hemos visto, solo el cacique llegó a seis pies diez pulgadas de Burgos, los demás excedían muy poco de la altura mediana.

Su color es del cobre oscuro, la cabeza grande, la cara achatada, redonda y con bastante buen color en las mujeres, en los hombres descolorida, más clara que el pecho y brazos, la frente llana y pequeña, los ojos chicos y casi cubiertos por los párpados tan gruesos que llenan las cavidades inmediatas, las cejas con poquísimo pelo, las mejillas grandes y salientes, la nariz regular en los hombres, en las mujeres chata y aplanada, la boca grande, los labios proporcionados, los dientes pequeños, unidos y muy blancos, y el pelo negro, lacio y duro; los hombres lo recogen hacia arriba con una cinta o correa que les ciñe la cabeza, las mujeres dividido por mitad lo hacen venir por uno y otro lado sobre los hombros y a la altura del pecho forman dos coletas en que termina; algunas tenían cubiertas éstas con cuentas de vidrios de varios colores, cuyo adorno era universal en el cuello y muñecas de niños

Su vestido se reduce a una manta cuadrada de pieles de guanaco cosida con hilo de nervios que sujetan a la cintura por el medio con una correa; la parte inferior llega a las pantorrillas, la superior cubre los hombros y pechos; para abrigarse la recogen con las manos sobre éstos, pero no pudiendo entonces manejar los brazos ocupados en sostenerlas, las sueltan frecuentemente quedándoles entonces, medio cuerpo descubierto. Las mujeres para no verse en la misma necesidad sustituyen a nuestros corchetes con dos palitos que la unen cerca del cuello; a más de la piel que es común a los dos sexos, llevan éstas un poncho de lana tejido groseramente, ignorando nosotros si son fabricados por ellos, o los adquieren de algunas de las naciones confinantes; con él acaban de cubrirse, de modo que sólo presentan los brazos; este rasgo de pudor no es el único que hemos observado en ellas; una agraciada joven que había llenado de galleta el saquito de cuero en que guardaba sus provisiones, no teniendo ya en qué recibir algunas menestras que le regalaba el Comandante, se vio precisada a quitarse el ropaje interior, ejecutandolo con tanto cuidado y decencia, que nadie vio alguna de las partes que ocupaba; igual precauciones usaban para montar a caballo y embarcarse; finalmente, todos sus movimientos anunciaban una honestidad nada común, aún en las naciones que más decantan su refinada civilización.

El amor a sus hijos es una virtud que practican los patagones de ambos sexos, con toda la fuerza de la naturaleza; nosotros no podíamos ver sin admiración el sentimiento que costaba a sus padres la menor aflicción de éstos, las tiernas caricias que mutuamente les prodigan para aliviarlos en su incomodidad, o

distraerlos de sus caprichos, y el cuidado con que los preservaban de los riesgos al montar y embarcarse, notando que para ésta última operación, era necesario que las madres entregasen sus hijos a nuestros marineros, en cuyo caso lo hacían con repugnancia, fijando los ojos sobre ellos sin tranquilizarse hasta recibirlos nuevamente en sus brazos, y desquitarse con mil besos y abrazos del pequeño rato de ausencia; la obediencia de estos inocentes a la voz o seña de sus padres, su resignación, su quietud, y el afecto con que los miran, recompensan ventajosamente a los patagones tan dulce inclinación.

A pesar de la idea poco favorable que es natural formar de una nación abandonada a sí misma en el fondo remoto y estéril de la América meridional, sepultada en la ignorancia más lastimosa, y cuyas ideas son tan limitadas que aún no ha podido conocerse, si la tienen del Creador, la buena fe, el candor y la probidad de los patagoneses, son superiores a cuanto nos dicen los viajeros que los han tratado; su conducta en el naufragio del navío *Concepción* del comercio de Cádiz sobre el cabo de las Vírgenes, es el mayor elogio que puede hacerse de ellos; sin su humanidad, la tripulacion de este buque, enferma, sin víveres ni recursos, hubiera infaliblemente perecido en aquellas áridas tierras, pero ellos se hicieron un deber de socorrer abundantemente todas sus necesidades, ayudándolos a cortar y conducir de bien lejos, las maderas con que construyeron el pequeño barco en que regresaron a Buenos Aires después de siete meses. En la siguiente acción que nos contó Peña, testigo ocular de ella, brilla más que en ninguna otra el carácter bondadoso de estos naturales; dos malhechores desertaron de nuestro establecimiento del

puerto Deseado, llevándose los caballos que servían para conducir el agua que estaba bastante distante; esta falta consterno a los colonos casi precisados a abandonar la población; el intendente Piedra después de practicar sin fruto cuantas diligencias estaban en su mano, estrechado de la necesidad, recurrio al capitán de una toldería patagona proxima al establecimiento, y que había hecho otros muchos servicios interesantes a la nueva población, desde aquel momento proveyó de agua a todos los vecinos, hasta que perseguidos aquéllos por su orden, de algunos indios fueron cortados y rendidos.

Los patagones condujeron los caballos al establecimiento, permitiéndoles la huida a los delincuentes, respondiendo su jefe al intendente que le preguntaba la razon "yo sabía que los habíais de castigar, pero aunque ellos ciertamente lo merecen, he querido ahorrarles una pena de que tu no sacabas ventaja alguna"

El carácter humano y bienhechor de los patagones, es tanto mas extraordinario hallándose cercados por todas partes de los pehuenches, huiliches, aucases e indios pampas, naciones artificiosas, pérfidas, sanguinarias, cubiertas de todos los delitos, en quienes el robo, la embriaguez y el engaño, ocupan el lugar de todas las virtudes. Esta oposición de costumbres hace que los patagones sean enemigos irreconciliables de los aucases y pampas, más cercanos que los otros y a quienes hacen continuamente la guerra. El pretexto suele ser las más de las veces la adquisición de su manantial abundante, la conquista de alguna caballada, o la venganza de los insultos recibidos, todos aseguran que los patagones quedan casi siempre vencedores, y esta circunstancia que agrava su corto

número, respecto al de aquéllos, prueba más que nada que estas virtudes no son efecto de miedo o vileza, sino de un corazón naturalmente recto y bien inclinado

Por una consecuencia de estas recomendables calidades, admiramos la franqueza con que los patagones se presentan a los viajeros enteramente desarmados y en numero igual o inferior, entregándose no pocas veces a bordo de sus embarcaciones con una confianza que sorprende; en el día, sin embargo, son mucho más circunspectos sobre este último artículo, habiéndoles hecho conocer una triste experiencia que su honradez no es común a todos los hombres. Hace pocos años que un buque inglés atrayendolos a la playa tuvo la bárbara complacencia de tirarles algunos cañonazos a metralla, matando varios que nombran todavía con sentimiento mezclado de indignación; confieso que este acto inhumano a que el carácter pacífico de los patagones no pudo dar ni aún frivolo pretexto, me sorprendió especialmente de parte de una nación sabia, generosa, llena de honor a sus semejantes, y que ha dejado señales de su beneficencia en todas las regiones del globo; probablemente la embarcacion que cometió este exceso era una de las muchas que frecuentan estas costas a la pesca de la ballena, mandadas por hombres brutales, sin educación ni sentimientos, y en cuyas operaciones suelen tener más parte el ponche y la cerveza que los movimientos del corazón.

Estos naturales habitan en el verano las costas inmediatas al estrecho de Magallanes, bajo las órdenes de un jefe superior, en quien residen exclusivamente las facultades de hacer la guerra, y todas las operaciones que exigen el movimiento de la nacion

entera; luego que empieza el invierno, divididos en pequeñas órdenes vagan por todo el espacio de una línea de 45º de latitud en una y otra parte de la América meridional, cada una de ellas obedece a un cacique o capitán particular, mientras dura la separación y este reconoce siempre su dependencia de aquél.

Situados por la providencia en un terreno desprovisto de grandes árboles, sus pocos conocimientos de las artes no han bastado a construirse canoas de las pequeñas, por consiguiente, no pueden aprovechar la multitud de pescados y mariscos que producen sus costas, y como por otra parte carecen de toda idea de agricultura, sin duda perecerían si aquella benéfica mano, no hubiera cubierto las llanuras de esta porción de América, de guanacos, leopardos, zorros, liebres y avestruces, que hacen su único alimento, sin otras armas que dos piedras redondas forradas en cuero, y unidas por una correa de dos varas de la misma materia, persiguen a caballo aquellos animales, los alcanzan a la carrera, los cercan y es tan grande su destreza en el manejo de las piedras, a que dan el nombre de "bolas" en Buenos Aires, que es rarísimo el que evita el primer golpe.

Esta situación de los patagones, hace pensar que sus trasmigraciones en el invierno por pequeños trozos a lo largo de la costa de su nombre, son más efecto de la necesidad que de capricho u otra causa extraña; sabemos que los guanacos muchos más abundantes que las otras especies y cuya carne es más gustosa y nutritiva, son su comida favorita y casi universal. Sabemos igualmente que estos animales aman con preferencia los climas fríos, pues que transportados a Buenos Aires, se enferman y mueren según los inteligentes, por demasiada benignidad de la tem-

peratura, sucediendo lo mismo a los del Perú, donde se conocen bajo el nombre de llamas o carneros de la tierra, luego que los sacan de las cordilleras en que habitan; supuesto esto ¿no podrá creerse con fundamento, que los patagones siguen en sus viajes periódicos estos útiles cuadrúpedos, retirándose con ellos a la parte estrecha del sur, en el verano y dispersándose en el invierno en trozos poco numerosos, porque extendidos aquéllos entonces en mayor espacio, son proporcionalmente menos abundantes, y por consiguiente más difícil la subsistencia de la nación, reunida en un mismo sitio?

Parece también verosímil, que el calor bastante fuerte en el verano, seque los pocos y escasos manantiales de estas inmediaciones, obligándolos a acampar hacia el sur donde las aguas abundan según todos los viajeros; sean en fin éstas u otras las causas de las peregrinaciones de esta nación, lo cierto es que ellas le son precisas, porque repugna en el carácter indolente del americano, todo capricho de que resulte actividad y trabajo.

Nada se sabe hasta hoy de la religión de los patagones, y cuantas opiniones se formen en este punto serán arbitrarias y destituídas de fundamento. Los oficiales de la fragata *Cabeza,* viéndoles retirarse a sus tolderías poco antes de ponerse el sol, creyeron haber encontrado en este astro el objeto del culto de estos felices naturales, a pesar de la solidez que dan a este juicio, los conocimientos de sus autores, y la fina crítica del redactor del viaje, es menester convenir que los antecedentes sobre que se fundan son muy débiles y equívocos; a lo menos nosotros en iguales circunstancias no hemos hallado analogía alguna, entre la retirada de los patagones a aquella hora y su

adoración al sol, porque creímos que la distancia de dos leguas a que siempre plantan de la playa su toldería, era un motivo suficiente para su marcha, y nos dispensaba de recurrir a otros extraños.

En la misma relación se establece como positivo el trato de los patagones, con nuestros pueblos de los reinos de Chile y Buenos Aires; los fundamentos con que se decide, consiste en haberles visto algunos muebles y armas de fábricas españolas, haberles oído pocas palabras castellanas, y haber notado su destreza en fumar y su aficion al tabaco; los señores a quienes el redactor de ella atribuye esta opinion, tendrán la bondad de permitirnos algunas reflexiones, que en mi sentir hacen imposible o al menos muy difícil, la pretendida comunicación.

Suponiendo que los patagones corran en el invierno todo el país de la America meridional comprendido al S. de 45º de latitud, lo que no es siempre cierto, porque dependen las más veces del mayor o menor rigor de él. Sin este motivo, les queda todavía una extensión de más de doscientas leguas hasta las habitaciones más inmediatas del Virreinato de Buenos Aires, ocupada de varias naciones bárbaras y entre ellas de los aucases y pampas, sus enemigos irreconciliables, de modo que para que los patagones llegasen donde se asegura, sería necesario que batiesen y aniquilasen estas castas mucho más numerosas, aunque por lo común menos fuertes; a primera vista se advierte cuán difícil seria esta operación y cuan contraria al caracter humano y bondadoso de aquellos, especialmente no resultándole algún beneficio, antes por el contrario muchos perjuicios, entre ellos el de no poder tomar antes del verano las proximidades del estrecho, exponiendose a perecer en las llanuras inter-

medias, enteramente desprovistas con la retirada de los guanacos hacia aquel sitio.

La imposibilidad es aún mayor por la parte de Chile cuyos establecimientos bien que menos distantes, son de un acceso mucho más difícil, debiendo, para conseguirlo, atravesar la gran cordillera de los Andes y las escabrosas montañas que la preceden y separan este reino del de las provincias de Cordoba y Tucuman a que se agregan los grandes obstáculos que opondrían a este paso los huiliches, y demás naciones que pueblan aquel país, de cuyo valor tenemos pruebas repetidas y decisivas. Cerrados, pues, los patagones por estos indios en los limites que se han señalado, no parece posible hayan jamás comunicado nuestros establecimientos de una y otra parte. Así hasta que en 1788 se formaron los de esta costa no tuvieron más conocimientos de ellos en los reinos que el que dieron los viajeros desde aquella epoca, hasta abandonarlos. En 1784 fue constante en los inviernos el trato recíproco, particularmente en puerto Deseado, y San Julián, donde los patagones sentaron las mas veces sus tolderías a una legua de los pueblos; entonces fue cuando aprendieron las palabras castellanas que oyeron de aquéllos, y de quienes el tiempo les ha hecho olvidar la significación como lo hemos observado nosotros Los arreos de los caballos, armas y demás prendas que vieron, o eran el fruto de sus servicios a los colonos, con los que conservan siempre la mayor armonía, o las adquirieron después de las tripulaciones de las zumacas del rey, *Carmen* y *Rosario*, y del bergantín *Belén*, en sus viajes a estos puertos, cambiándolos por pieles de guanaco y de leopardo.

Una anécdota que nos contó el capitán Peña testi-

go ocular de ella, hace ver que los patagones no carecen de las primeras ideas de independencia de un ente superior a sus fuerzas y a su poder; habiéndose apoderado de la figura que adornaba la proa de la fragata inglesa *Tamer* que naufragó en este puerto, la que condujeron en pompa a sus tolderías, la colocaron en el sitio preferente y cubriéndola con los mejores ponchos y pieles, se mostraban sólo al pueblo en días determinados que se celebraban con un convite general en que se mataba y comía una mula. Esta circunstancia que Peña asegura, se verifica sólo en las funciones de primer orden, prueba la preferencia que dan a su carne, sobre las de su uso común, gusto en que los acompañan las demás naciones que confinan con Buenos Aires y Chile.

El puerto Deseado es una ría de ocho leguas de largo cuya dirección es con poco diferencia del E.S.E. al O.N.O., su fondo es de 9 a 6 brazas, fango suelto negro al fin y arena al principio.

Sembrada de islas de varias magnitudes, cada una de ellas forma con la costa inmediata otros tantos fondeaderos, las costas son de una altura media por una y otra parte, exceptuando dos montes elevados que se dejan ver desde el mar; tanto la entrada como toda la ría está llena de bajos y placeres, pero son poco temibles porque quedan descubiertos a mar baja, esta circunstancia hace preferente la entrada al fondeadero en esta ocasión, porque a más de tener a la vista todos los peligros, se consigue un buen gobierno que después se hace muy difícil por la rapidez de la corriente.

Ya en el puerto, las disposiciones del buque, son las que deben decidir en la elección del amarradero, pero en mi concepto si se ha de salir pronto, se debe

fondear cerca de la boca, y si al contrario en lo más interior, porque en el primer caso nada equilibra la ventaja de poder aprovechar dos horas de buen tiempo, y en el segundo exigen la mayor atención la proximidad de agua y leña; la seguridad del buque y la menor fuerza de la corriente, de que resulta menos trabajo en el servicio de las embarcaciones menores.

Nada se puede decir realmente de este puerto respecto de su clima, de sus vientos y de la influencia de éstos con aquél, nuestra corta detención no nos ha permitido sino pocas observaciones aisladas de que no se puede inferir cosa alguna probable. Sin embargo el calor se hacía bastante sensible cuando no lo moderaban los vientos del E N.E. al N.O., los que han reinado con mayor constancia, a veces bastante frescos, y a ráfagas; pero siempre muy inferiores a la fuerza de la marea.

La única producción de la tierra en estas inmediaciones, es una frutilla pequeña cuyo gusto es agradable en su madurez, según nos aseguran algunos que la habían comido otras veces; por desgracia la hemos encontrado muy lejos de sazón, por consiguiente ni salimos garantes de la verdad de esta aserción, ni podemos dar idea de su figura y magnitud.

La tierra no nos ha parecido tan estéril como la pintan Narborough, Byron y otros, aunque su único arbusto sea el espinillo, abunda en gran número, y por otra parte se ve cubierto de yerba de varias especies aunque es verdad, no tiene el jugo y lozanía que en los países fértiles, pero este defecto es más hijo de la extraordinaria sequedad del terreno que de su mala calidad, a que puede agregarse que tanto aquellos viajeros como nosotros, lo hemos visto en

el rigor del verano, tiempo nada oportuno para juzgar de la fertilidad de un país inculto y seco.

La pesca es abundantísima; se reduce a peces reyes y pequeños bacalaos, unos y otros de buen gusto, seis hombres empleados cada día, por el espacio de una hora, sacaban para el consumo de los buques, y para salar, de seis a ocho quintales en cada uno.

Aunque todos los viajeros decanten la excesiva precaución de los guanacos, la dificultad que por esta razón cuesta matarlos, y aunque tambien nosotros hayamos probado la verdad de uno y otro, es no obstante positivo, que cualquier embarcacion que entre en el puerto sin necesidad de aprovechar como nosotros los instantes, podrá proveerse de estos animales sin gran trabajo, a lo menos para el gasto diario, persiguiéndolos en las islas interiores donde pasan en tropas numerosas a mar baja, y quedan cerrados, luego que sale la marea, como la mayor parte de éstas son pequeñas, y sin bosques, es entonces facilísimo matarlos aún con menos que medianos tiradores.

SALIDA DEL PUERTO DESEADO PARA EL DE EGMONT EN LAS MALVINAS

Diciembre 14. — A las tres y media de la mañana, ya próximos a terminas la variante suspendimos el ancla, y aprovechando con una celeridad extraordinaria los últimos soplos del terral, que había empezado a las tres por el O. logramos franquearnos de la del puerto y de los islotes inmediatos en la costa del N.; apenas estaríamos media milla al E.S.E. de ellos cedió

el viento hasta quedarse casi calma, dejandonos en la aprehensión de que la marea entrante, ya entonces con bastante fuerza, nos hiciera perder el fruto de nuestra diligencia; en tanto hicimos cuántas estaban en nuestro arbitrio para evitarlo, cargando la corbeta de velas, y dirigiendonos a la costa del S. donde es menos sensible la velocidad de la corriente, el viento que a la seis paso al S.S.O. y refresco medianamente disipó bien presto nuestro temor; la *Atrevida* que nos seguía a una distancia regular, sorprendida por la bonanza, y muy cerca de los islotes tuvo que trabajar mucho mas que nosotros para zafarse, lo que consiguió con igual felicidad; ya incorporados a las diez, y a tres leguas de la boca observamos longitudes por los relojes, y tomando el bordo opuesto, gobernamos al S.O. 5º S. con viento fresquito del S.S.E. y un andar de cinco a seis millas, a las ocho y media la punta N. de la entrada del puerto nos quedaban al S. 58º O y la piedra de marca al S. 54º O.; nuestra situación al mediodia fue en la latitud observada de 47º 36' 50" S. y longitud de 59º 33'38" siendo la declinación de la aguja 20º40' N.E.

Nueve minutos que estaba la estima más al S. que la latitud observada, nos confirmó en la opinión, de que la marea entrante nos arrojaba considerablemente hacia el N. y al contrario, sin que para esto haya otra razon que la dirección de las dos costas, respecto a la boca del puerto, la una al E. pocos grados N. y la otra como al S.E. cuarta al S.

Día 15. — A la una, ya próximos a la costa, viramos al E.S.E., poco después quedamos en calma, hasta las ocho que entró ventolina del N. y marea-

mos al S.E.; en aquel momento teníamos la medianía de la isla de Reyes al S. 31° O a distancia de cinco o seis leguas.

En la noche se mantuvo el viento fresquito que había empezado del N.N.O., despejándose los cielos y horizontes. Andadas ocho millas al S.E. y franqueada así la isla de Reyes, arribamos al S.S.E. previniéndole a nuestra compañera una y otra disposición. En la noche sondamos de dos en dos horas, alternando una y otra corbeta, por fondos de 18 y 32 brazas, chinos mezclados con arena, cascajo y lama; al salir el sol observamos muchas bandadas de pájaros y algunos ballenatos, siendo nuestra situación al mediodía en latitud observada de 48°49'12" S. y longitud de 59°11'47" en la cual era la declinación de la aguja por amplitud y azimut 22°20' N.E.

Día 16. — La sonda siguió aumentando, de modo que a las tres, no hallamos fondo con 75 brazas; como el viento era fresco y detenía esta operación, se hizo la señal de repetirla. El viento fresco en la tarde del N.N O. corrió hasta el S.S.O., pasando por el O., engrosando terriblemente el mar y obligándonos a ceñir mura a estribor.

El viento continuó fresquito y seguimos con todo aparejo proa S.E ¼ S., la mar bastante agitada. Al ponerse el sol refrescó el viento hasta obligarnos a quedar sobre las dos gavias, arriándolas poco después a medio mastelero; con las continuas variaciones del viento hemos estado durante la noche, ya de la vuelta del S.O., ya de la del N.O.; como los horizontes se mantenían aturbonados y no con buenas apariencias, se tomaron dos rizos a las gavias, imitándonos la *Atrevida* a quien se hizo después la señal de

dar vino a la gente de mar todos los días, y la de echar abajo la verga de juanete mayor y su mastelerito

A las once y media se vio la tierra por el S. y S.O.; nuestra situacion al mediodía fue en latitud observada de 50° 19' 10" S. y longitud de 56° 45' 58" siendo la declinación de la aguja 22°40' N.E.

Día 17. — Los datos anteriores nos determinaron la posición del Salvaje, en la pequeña Malvina, poco después avistamos la isla Rasa, y seguidamente la cordillera de islas que sigue hasta el puerto de Egmont.

El viento fresco del S.O. y el día claro, nos dejaron reconocerlas a satisfacción, pasando a una legua de todas ellas. Resueltos a entrar en el puerto, hicimos a la *Atrevida* señal de prepararse a dar fondo en la primera ocasion oportuna, y nosotros tomando dos vitaduras, empleamos el resto de la tarde, en marcar las varias direcciones de las islas, tomando enfilaciones y horarios al mismo tiempo; a las cinco y media estando por el través de la segunda isla, notamos en las aguas una gran agitación o escarceo de corrientes, que se extendía del S.S E. al N.N.O. hasta perderse de vista.

No siendo prudente aventurar de noche la entrada, dejando sin situar algunos puntos esenciales, ceñimos mura babor con las gavias, pasando la noche en bordos cortos, proporcionándolos para amanecer en el mismo paraje, con poca diferencia, pero notamos entonces que la corriente observada la tarde anterior, nos había arrojado cerca de cuatro leguas al N.N.E. cantidad en que nos hallamos a sotavento de nuestra anterior posición, precisados a recobrarla con todo el

aparejo aunque el viento era bastante fresco del O. S.O. con el que ceñimos al S. seguidos de la *Atrevida* luego que lo conseguimos proporcionamos nuestro aparejo, sondando con bastante repetición y gobernando en la dirección de las islas. A las diez vimos la boca del puerto, y colocándonos a medio canal, seguimos por un fondo de diez a trece brazas fango hasta embocarlo reconociendo al paso las dos pequeñas bahías de la isla de Saunders que nos parecieron muy a propósito para una sola embarcación, bien que siempre es preferente el principal, por su excelencia. Ya dentro de las puntas interiores, ceñimos al S buscando el establecimiento inglés arruinado ya mucho, a cuyo frente fondeamos en nueve y media brazas de agua fango; la *Atrevida* fondeó casi al mismo tiempo que nosotros, y a dos cables de distancia, por nuestro N.E.

Día 18. — Inmediatamente echamos al agua uno de nuestros botes, y mientras nos amarrábamos, fue el Comandante y D Cayetano Valdes, con el fin de buscar el mejor sitio de aguada.

Desde que doblamos las puntas del puerto, habíamos visto anclada en él una zumaca, que respondió a nuestras insignias con la bandera española, extrañando no hubiese hecho otra demostración de reconocimiento; cuando el Comandante estuvo cerca de tierra, se presentó su contramaestre en la lancha ofreciendo emplearla en nuestro servicio; entonces supimos era la zumaca *Rosario*, del rey, que acompañaba la corbeta *Santa Elena* de armadilla, en nuestro establecimiento del puerto de la Soledad al mando del Capitán de Fragata D. Ramon Clariac, y destinada

por él al reconocimiento de esta parte de la isla en que se hallaba actualmente ocupado el pilotín que la manda.

Día 19. — Quedamos amarrados E. S. E. O. N O., el cable sencillo por el chicote, y el ajuste a las 90 brazas, y en esta disposición fue nuestra primera ocupación llenar toda la pipería vacía, como lo habíamos prevenido por señal a la *Atrevida;* al mismo tiempo establecimos en tierra, próxima a la aguada, y a su parte del N. la tienda de campaña y en ella el cuarto de círculo, el cronómetro 72, un teodolito y varios acromáticos.

Día 20. — Una experiencia repetida nos había hecho conocer, lo incómodo de nuestro cabrestante en el combes, la dificultad de virar con algún esfuerzo, la mayor prontitud en las faenas de anclas y comodidad de la tripulación, movieron al comandante a que se colocase en el alcázar, no obstante que nos ocupaba una ventana de luz, tan precisa como necesaria para la ventilación de ella y de los camaradas.
En la misma noche emprendimos por medio de las señales con pistola la comparación de nuestros relojes de abordo con el 72, cuyo movimiento se reglaba en tierra por alturas absolutas y por correspondientes cuando el tiempo lo permitía.

Día 22 — Se repartió jabón a las tripulaciones, permitiéndoles fuesen a la aguada a lavar su ropa, ya fuese por diversión o por necesidad de asar algunos mariscos, ellos encendieron fuego en varias partes, y el viento fresco del S. y SSO. extendió en un momento por las colinas inmediatas, y aunque en

esta isla desierta de ganados no podía producir daño alguno el incendio, temíamos con razón, que oscureciéndose el día por medio del denso humo, nos estorbase tomar distancia y observar en la noche la ocultación de Acuario por el borde oscuro de la luna; para evitar pues, estos perjuicios, se empleó casi toda la tarde con las dos tripulaciones y casi todos los oficiales, pero recelando volviese de nuevo a encenderse, dejamos los dos contramaestres con un rancho de gente para que ocurriesen con tiempo en este caso; nuestras conjeturas no fueron vanas, en la noche a pesar de aquella precaución vimos arder por varios parajes, extendiéndose la llama ayudada del viento fresco entonces y a ráfagas del S.O, no siendo ya posible extinguirla y habiendo hecho felizmente nuestras observaciones, retiramos la gente, no sin sentimiento de que cambiasen los vientos del N y E. y comunicado el fuego al resto de la isla pereciesen los conejos, jabalíes y cabras, que la habitan y pueden ser útiles al navegante necesitado. El marinero sobre un elemento furioso, expuesto a los mayores riesgos y luchando casi siempre con la muerte, que se le presenta bajo los más terribles aspectos, se acostumbra insensiblemente a despreciarla, familiarizándose con las escenas de horror y destrucción; sus ideas son por consiguiente análogas a su vida, y habituados los conduce hasta hacerles insípidos todos los placeres en que no concurren algunas de aquellas temibles circunstancias.

Llena nuestra pipería, y concluídos todos los trabajos del buque, metimos dentro las embarcaciones menores y suspendiendo el ancla sencilla que teníamos a la parte de tierra quedándonos sobre el ajuste esperando así el S.O. cuya impetuosidad hacía enton-

ces dificilícima nuestra salida, obligándonos poco después a arriar hasta 160 brazas del cable.

La facilidad con que hicimos estas faenas, fue la la primera ventaja que sacamos de la colocacion del cabrestante en el alcázar. El incendio continuaba aún, y el humo que el viento arrojaba a la boca del puerto lo había enteramente cerrado.

Día 23. — Varias alturas meridianas de estrellas, tomadas al N. y S. en todo conformes con las del sol, habían dado en el cuarto de círculo 51º 21' 30" de latitud S; la longitud del mismo lugar fue de 53º 56' 00" la que comprobada con 155 series de distancias lunares tomadas por los comandantes y oficiales de los dos buques variaba su promedio solamente de aquélla 45' O.

Las comparaciones diarias de nuestros relojes hicieron ver la uniformidad del Nº 61 en el movimiento que se le había asignado por igual método en puerto Deseado. El 72 sigue con la misma corrección que sacó de este puerto, pues aunque las comparacio- ciones indicaban alguna diferencia con el 61, especialmente en este caso en que los respectivos viajes a tierra del 72 en climas tan destemplados deben influir mucho en su movimiento. No sucede lo mismo con el Nº 13 cuya descomposición nos había manifestando sus diferencias diarias con aquéllos, y hemos comprobado resultando su atraso de 1' 19", 13 en lugar de 14, 87 que se dedujo en Montevideo.

Varios azimutes tomados en tierra con teodolitos dieron 22º 34' 08" de variación N. E.

Las mareas pueden considerarse periódicas como en Cádiz. El viernes 18 observamos la baja mar a las tres y media de la tarde, llena a las ocho y media de

la mañana del 19, y baja nuevamente a las tres de la tarde del mismo día. Su elavación perpendicular fue próximamente de 10 pies y de 1 ½ millas su mayor velocidad en nuestro fondeadero. El contramaestre de la zumaca nos aseguró que en la boca del puerto llegaba por lo común a 4 millas lo que parece probable atendidos los muchos canales que forman las islas inmediatas y las desigualdades de sus fondos.

El establecimiento de la marea resultó a las cinco horas y cincuenta minutos de la mañana en la conjunción.

El puerto de Egmont es una gran bahía formada del continente y varias islas que cerrándola por todas partes, la hacen abrigada y cómoda; sin embargo parece preferente el fondeadero inglés a dos cables de la isla de Saunders donde formaron su establecimiento del E. al S S. E de él, sobre 10 y 12 brazas de agua fondo fango, porque a más de estar a cubierto del S O., O. y N.O. tiene la ventaja de una excelente aguada próxima que desemboca cerca del amarradero con una pequeña calita donde se abrigan perfectamente las embarcaciones menores

Al S. S. O. de este puerto hay otro más pequeño pero más abrigado; los ingleses lo preferían, haciendo invernar en el sus embarcaciones; el fondo es fango con la misma sonda, pero acantilada, de modo que pueden amarrarse a tierra los buques.

La tierra es fértil si podemos darle este nombre, habiéndola encontrado cubierta de yerbas de varias especies todas frondosas, y llenas de vigor, en las inmediaciones del arroyuelo donde hicimos aguada, hay con mucha abundancia apio silvestre, acederas

y otras anti-escorbúticas de que hemos hecho uso diariamente en uno y otro buque.

Las playas crían muchos mejillones, lapas y caracolillos; por consiguiente es infinito el número de patos, zaramagullones, contramaestres, pájaros-niños y camarones que las pueblan; pocos tiradores mataban diariamente cuánto bastaba a las dos tripulaciones.

A la parte N y O. de la isla Saunders, se encuentran muchos pájaros de la magnitud del pavo con poca diferencia, que nuestros marineros llaman avutardas, aunque en nada son parecidas a las que en España conocemos con ese nombre; los dedos del pie están unidos por una fuerte membrana, su pico es como el del pato, aunque menos ancho y largo en proporción.

El contramaestre de la zumaca, nos aseguró había en la parte más N.O. y O. de la misma isla, muchos cerdos, cabras y conejos silvestres; como ninguna de estas especies es propia de este continente, parece probable hayan sido traídas por los ingleses y abandonadas en ella para fomentar su propagación, en que hallarían sus buques una ventaja inestimable, precisados a mantenerse muchos meses en estos puertos que carecen enteramente de semejante auxilio. Nosotros no hemos logrado ver algunos de aquellos animales que pinta el Comodoro Byron, aunque hemos corrido parte de las tierras e islas inmediatas: probablemente o perecieron en el incendio con que los atacó, o mudaron de domicilio huyendo de las proximidades del establecimiento ingles, pues que ni el contramaestre de aquel buque, ni alguno de sus marineros tienen la menor idea de ellos, sin embargo

de que han registrado muchas veces todas las islas y gran parte del continente.

Día 24. — Mientras hemos estado en este puerto han reinado los vientos de N., N O. y O.; comúnmente abonanzaban a medianoche y refrescaban hacia las ocho de la mañana, siguiendo frescos y a fugadas hasta aquella hora; sin embargo hemos gozado un temperamento bastante suave, y el cielo despejado y hermoso.

SALIDA DEL PUERTO DE EGMONT PARA EL DE SAN CARLOS EN LA ISLA DE CHILOÉ

Aunque desde el 22 estábamos dispuestos para dar vela, no nos lo permitieron aquellos vientos hasta las cuatro de la madrugada de este día, que con ventolinas del S.S.O. al S.E. empezamos la faena, y a poco rato suspendimos el ancla, y seguidos de la *Atrevida* nos pusimos a la vela, pero faltándonos justamente en lo más estrecho de la boca, quedamos algún tiempo al arbitrio de la corriente que nos arrojaba sobre la costa del S.O.; un soplo de viento por esta parte nos sacó fuera de las puntas, y continuando aunque con poca fuerza, logramos alejarnos algún tanto; a las diez estábamos al E.N.E. de la isla Rasa; gobernando al N.O. ¼ O. hicimos en este tiempo varias marcaciones y enfilaciones a las islas inmediatas, y nos hallábamos ya al mediodía en una buena situación, cuya latitud observada fue de 51°2'00" y longitud de 54° 7' 00" siendo la declinación de la aguja por varios azimutes 23°00' N.E.

Día 25. — Hicimos zafarrancho, y se pusieron en bodega las vitaduras de los cables; a la una nos demoraba punta Bluffs al S. 27° E. y la isla más E al E ¼ S. E.; al ponerse el sol teníamos aquella punta al S. 30° E., la boca del puerto al S. E., el Pan de Azúcar al S. 10° O. y el Salvaje más O. al S. 48° O. Estuvimos con vientos muy flojos del S. al O. hasta las doce, que pasando al N N. O. fue lentamente entablándose y refrescando de modo que pasamos aquellas horas en un andar de 7 a 8 millas hasta la mañana, que estando demasiadamente fuerte, tomamos dos rizos a las gavias y se echó el mastelerito de juanete mayor abajo; a las seis veíamos desde el tope la isla Rasa del horizonte. Nuestra situación al mediodía fue en latitud observada, de 50°55'58" S. y longitud de 56°53'17".

Día 26. — El viento abonanzó en la tarde y pasando al O.S.O. tomamos el borde del S.E. En la noche se mantuvo vario en dirección y fuerza, con el cual hacíamos los rumbos que más se aproximaban al S.O.; el mar bastante agitado con el pasado viento ha cedido mucho. Nuestra situación al mediodía fue en latitud observada, de 50°47'20" S. y longitud de 59°4'3" siendo la declinación de la aguja por amplitud 21°54' N.E

Día 27. — Deseando reconocer la costa en el día, hicimos a la *Atrevida* señal de forzar de vela, pero el viento demasiado fresco nos hizo poco después tomar dos rizos a las gavias y como del O.S.O. pasó al S.S.O., al empezar la noche cambiamos de mura precedida la debida señal. Las repetidas variaciones en la noche, y continuas ráfagas, nos hacen esperar

una crisis que no puede dejar de sernos favorable. Fue nuestra situación al mediodía en latitud observada de 51°11'28" S. y longitud de 60°55'10" siendo la declinación de la aguja por azimutes N.E. 25°20'.

Día 28. — Ha seguido la poca estabilidad del viento en dirección y fuerza, pero hoy hemos tenido varios chubascos todos del S. al S. O. cuyas apariencias han sido mayores que sus efectos, sin embargo tomamos dos rizos a las gavias imitándonos la *Atrevida* a quien hicimos poco después señal de unión, y en la mañana con viento fresquito del O. y el mar tranquilo largamos los rizos. Nuestra situación al mediodía fue en latitud observada de 52°8'50" S. y longitud de 61°3'16".

Día 29. — A las cinco y media de la tarde avistamos desde el tope el cabo de las Vírgenes, y alguna porción de la costa del N. donde notamos una gran ensenada hacia el N.O. que nos hacia perder la tierra antes de lo que debería, si ella corriese desde el río Gallegos a aquel cabo del N.N O con poco diferencia como lo coloca la carta del primer viaje al estrecho de la fragata *Cabeza.* Estando al N E. ¼ E. del cabo y al E. de la tierra más saliente al N. Como se hallaba en la *Atrevida* D. Dionisio Galiano que había hecho aquel viaje, le previno al Comandante dirigiesen en la noche la derrota proporcionándola al amanecer a la vista del cabo de las Vírgenes; a consecuencia de esta prevención navegamos por sus aguas gobernando del S.S.E. al S.E. ¼ S con sólo las gavias sobre dos rizos; la noche fue oscura y neblinosa, el viento se mantuvo bonancible del N.E., la mar algo picada, y los cielos y horizontes cerrados.

Cuando al amanecer hablamos a la *Atrevida* nos dijo había a las tres variado el rumbo por haber encontrado 12 brazas de agua fondo piedra, y creerse por consiguiente cerca del placer del cabo.

Al mediodía marcamos al S 2° O. la punta N. de la ensenada al S. de San Sebastián, y la punta S. de éste al S. 31° O. hallandonos entonces en latitud observada de 53°23'30" S. y longitud de 61°20'10".

Día 30. — Navegamos paralelo a la costa a distancia de cuatro leguas midiendo bases por correderas, marcando todos sus puntos notables y con el viento flojo y variable del E. al SO

Al amanecer teníamos la tierra a la vista, pero muy confusa con la niebla y rumazón que cargó sobre ella. Luego que despejo hicimos a la *Atrevida* señal de sondar con dobles marcaciones que poco después lo ejecutamos tambien nosotros.

Desde que atracamos a la costa han sido las sondas entre 36 y 48 brazas arena y pocos chinos. Nuestra posición al mediodía fue en latitud observada de 54°9'38" S. y longitud de 60°18'30" siendo la declinación de la aguja por azimutes 25°14'40" N.E.

Día 31. — El viento se mantuvo fresquito de O N.O. hasta las seis de la tarde pero refrescando demasiado, orzamos a alejarnos un poco de la costa que teníamos al S y E. como de tres a cuatro leguas.

Como para el uso de la navegación nacional era mucho más interesante situar el cabo de San Juan en la parte mas oriental de la isla de los Estados, punto de recalada de todas las embarcaciones que el inutil paso del estrecho de Maire mucho más facil

Año de 1790

Enero 1º — La costa próxima al cabo de las Vírgenes y a su parte del N. es de mediana altura y bastante igual; a poca distancia de él hay otra punta más notable que forma la entrada de una ensenada que nos hacía perder de vista la tierra; la carta que acompaña la relación del viaje de la fragata *Cabeza,* la supone con dirección igual hasta el río Gallegos, lo que si así fuese, la debíamos haber visto esconderse en el horizonte; la misma costa coloca siete montes casi iguales y bastante altos en 51° 40' de latitud, que probablemente no vimos por aquella causa.

El cabo de las Vírgenes es igual en altura a la costa y tajado al mar, pero de su pie sale una punta baja de alguna extensión, que forma la entrada del estrecho. La costa del S. es bajísima a excepción de la punta de la Reina Catalina; de allí al canal de San Sebastián, y algunas leguas al S. sigue la costa muy baja, empezando a elevarse desde este sitio hasta el cabo de Santa Inés, donde es ya muy alta, dejándose ver las montañas interiores, que aunque abiertas enteramente hasta la mitad de su altura, están llenas de árboles, formando unos valles que tienen todas las señales de hermosura y frondosidad, a lo menos así parecían desde nuestros buques. La isla de los Estados es de la misma altura que la costa inmediata, pero dista mucho de las buenas apariencias de ésta. El viento del S.O. a esta sazón bastante fresco, aumentó su fuerza de tal modo que a las seis de la tarde tomamos tres rizos a las gavias, y puestos falsos estays a los palos, navegamos seguidos de la *Atrevida* al S.

S.E. y S.E. ¼ S.; poco rato después aferramos el velacho, pasamos contra amura, braza y escota al trinquete, y con esto y la gavia arriada sobre el tamborete hicimos aquellos rumbos. El mar era bastantemente grueso y teníamos continuos chubascos de agua y ráfagas duras hasta el amanecer que abonanzó en tanto el viento, y largamos el rizo a las gavias, y poco después se cazó el velacho. Era nuestra situación al mediodía en latitud observada. de 56°33'45" y longitud de 57°18'30", siendo la declinación de la aguja 22°30' N.E.

Día 2. — El cielo se mantenía oscuro, los horizontes cerrados y la mar bastante gruesa; sin embargo como el viento cedía, largamos todos los rizos, pero a poco rato recelándonos de las malas apariencias, tomamos de nuevo dos rizos; en efecto, no fueron infundados nuestros recelos; un fuerte chubasco del O.S.O. al S.S.O. nos hizo cambiar de mura, gobernando al O. ¼ N.O. Fue nuestra situación al mediodía en latitud observada, de 57°38'11" S. y longitud de 58°15'50", siendo la declinación de la aguja 23° 00' N.E.

Día 3. — Siguió el viento del S.O. fresco y nosotros ciñendo mura a babor; en la tarde tuvimos varios chubasquillos, a veces de poco viento, pero comúnmente acompañado de ráfagas; a las cuatro viramos con gavias y trinquete estando ya el viento al O. N.O., bien que menos fuerte, hasta que al amanecer le teníamos casi calma; menos cerrados los horizontes y la mar menos gruesa, con cuyo motivo largamos el posible aparejo y aprovechando el viento que después de tres horas de calma empezó nuevamente por

el S.O., pasando sin fijarse al O.S.O., O. y N.O. Al mediodía observamos en la latitud de 58°11' S. y longitud de 61°5'12", siendo la declinación de la aguja de 24°00' N.E.

Día 11. — Como los vientos permanecían entre el 3º y 4º cuadrante generalmente cerrado y con mucha agua y los bordos del S. en la situación actual nos eran poco ventajosos, procuramos prolongar con fuerza de vela aquellos que más nos aproximaban hacia el S.

Al amanecer avistamos una embarcación a larga distancia por nuestro N.N.O.; inmediatamente viramos con vuelta de ella y largando nuestras insignias, correspondió con la bandera mercante española, pero sin maniobrar para acercarse, hasta que se la llamó con un cañonazo; al poco rato quedó el viento calmo y aunque venía de popa sobre nosotros, quedamos a una milla de distancia; en esta posición echamos el bote al agua y pasaron a su bordo el Teniente de Navío Valdés y el Guardia Marina Alí, quienes llevaron nuestra situación a aquella hora; a su regreso supimos era la fragata *Magdalena* del comercio de Cádiz, procedente de ese puerto con carga para Valparaíso, Arica y Lima; había salido el 21 de setiembre, habiendo experimentado muy felices tiempos y gozado todos de muy buena salud. Nuestra situación al mediodía fue en latitud observada, de 58°02'53" y longitud de 70°18'14", siendo la declinación de la aguja de 22°30' N.E.

Día 21. — Las comparaciones diarias de nuestros tres relojes que habíamos hecho constantemente desde Cádiz, no habían hasta ahora, tenido otro objeto que

el de notar las variaciones en la marcha de alguno de ellos; pero como a pesar de la aparente uniformidad diaria de las comparaciones, las longitudes resultantes se habían insensiblemente apartado hasta diferenciarse en 30' de grado, reflexionó el Comandante que podríamos sacar mucho mayor partido si comparados recíprocamente como hasta aquí, y determinada la diferencia diaria que debía resultar atendidos sus movimientos asignados, se observase la que daban efectivamente, pues en este caso la diferencia entre las diferencias supuesta y hallada, indicaron la alteración del movimiento de uno de los dos relojes comparados y repitiendo con el otro la misma operación, hallaremos así la variación por pequeña que sea, y por consiguiente corrigiéndolo de ella, su longitud será igual a la de los otros. Este ingenioso método sólo puede ser inútil, en el remoto caso de que los tres relojes varíen en un mismo sentido, pues entonces no hallaríamos otra cosa que las diferencias en variaciones, sino habían sido uniformes.

Adoptado este orden, hemos tenido el gusto de ver que corregido cada reloj con la suma de las variaciones diarias notadas en su marcha por las comparaciones indicadas, sus longitudes están dentro del minuto en grado.

Continuamos con los vientos del cuarto cuadrante hasta la noche que se declaró por el O.S.O. con algunos chubascos que dejaban el cielo claro y hermoso; con tan buena proporción emprendimos buscar la tierra con fuerza de vela; distábamos entonces de ella, veintidós leguas según la carta publicada de Magallanes en el año 1788, de resultas del viaje de la fragata *Cabeza* de S. M.; pero habiéndose cerrado al anochecer los horizontes, y empezando a

variar el viento inclinándose al O. no pareció prudente aventurarnos en tales circunstancias, por lo que resolvió el Comandante ceñir el viento con proa N. hasta el amanecer, para arribar entonces, si el tiempo lo permitía; en efecto, por la mañana vimos por el través de una cordillera de montañas altas, que se prolongaban de N. a S. con bastante igualdad; hicimos fuerza de vela para reconocerla de más cerca y a siete leguas de ella no hallamos fondo con 120 brazas; ni se dejaba ver pájaro alguno marino ni terrestre. Supimos desde luego que la tierra vista era la porción de costa comprendida entre los cabos Tres Morros y Santiago de Sarmiento; proyectaba un canal que debía ser sin duda el del O.S.O. del mismo; sus extremos parecían aislados, las latitudes estaban bastante conformes, pero la longitud tenía 30' de error que según nuestros trabajos, resulta la situación de este pedazo, más occidental aquella cantidad de lo que realmente se supone; la dirección de la costa era del N. ¼ N.O. al S. ¼ S.E. corregidos, y al E. de las montañas que formaban la costa, se dejaban ver las cimas cubiertas de nieve de las cordilleras grandes, conocidas en Europa por los Andes; su dirección nos pareció paralela a la costa y su altura doble de ésta. Nuestra situación al mediodía fue en latitud observada de 50°4'30" y longitud de 70°20'28, siendo la declinación de la aguja por varios azimutes N. E. 21°28'.

Lo bonancible del viento, y poco después su paso al O.N.O. con no muy buenas apariencias, frustró nuestros deseos de reconocer la costa hacia el N. obligándonos por consiguiente a tomar la vuelta del S.O. aunque ya habíamos logrado ver el canal de la Trinidad, y en su extremo N. el cerro Corto, en cuya

latitud no queda ya duda, resultándole de nuestras operaciones la de 49°27'30" S. y longitud de 69°52' occidental de Cádiz.

A proporción que nos alejábamos de la costa, cedía el viento huracanado del O.N.O. O, y O.S.O. que sufrimos en su inmediación, cediendo igualmente la lluvia fuerte y continua, y mejorado mucho las apariencias del tiempo; en consecuencia intentó el Comandante en la tarde del 25 reconocer la costa por el paralelo de 49°, pero luego que nos acercamos pasaron los vientos al N.O. y O.N.O. con grande lluvia y cerrazón, forzándonos a tomar la mura de estribor, igualmente nos había sucedido en las anteriores tentativas, quedando por consiguiente bien convencidos, de que sobre la costa reinan siempre los vientos del N.N.O. al O.S.O. tempestuoso con lluvia, cerrazón y mares gruesas, por tanto la dificultad de reconocerla completamente tanto más que a proporción de que se va entrando en los paralelos del archipiélago va creciendo más y más la garúa y siendo los vientos y mares mucho más recios y gruesos, agregándose a estos incidentes las varias y rápidas corrientes que producen sus muchos canales, y la falta de algún puerto en ellas que sirviese de abrigo y reparo en cualquier evento. Estas reflexiones parece han decidido a nuestro Comandante a seguir su derrota a Chiloé. Nuestra situación al mediodía fue en latitud observada (de poca confianza) 49°55' S. longitud de 72°22'25", siendo la declinación de la aguja N.E. 20'30".

Según la carta del Sr. Ulloa podíamos navegar del bordo del N. todo el día, sin empeñarnos con la isla de Chiloé ni la de Guajos, pero notando que un plano del puerto de San Carlos remitido del Archivo

de la Secretaría de Indias, situaba ésta primero al O. de aquélla suponiendo esta diferencia, con poco error que tuviesen nuestros relojes al O. como parecía lo indicaban las distancias de luna al sol del 22, y los resultados del excelente reloj número 10, distábamos pocas leguas de la tierra; esta reflexión nos decidió a tomar la mura de estribor después de sondar en 95 brazas piedra.

En las últimas horas de la tarde, empezaron de nuevo las malas apariencias, se aturbonaron los horizontes del 3º y 4º cuadrante y el viento del N.O. empezó a soplar con ráfagas violentas y aguaceros, hasta las diez que pasó al O.S.O. frescachón, disipando la oscuridad, cesando la lluvia y agitando la mar; con este motivo tomamos la vuelta del N.N.O. y a poco rato la del N.O. quedando con trinquete y gavia sobre dos rizos, y el velacho cazado el puño de sotavento para marearlo con prontitud si lo exigiesen las circunstancias. Navegamos con la mayor vigilancia, la *Atrevida,* por nuestra popa; y suponiéndonos a corta distancia de la punta S.O. de la isla de Chiloé, la experiencia nos hizo conocer que nuestra precaución y cuidado no eran importunos; a las doce y media vimos la tierra por la mura de estribor a cuatro leguas de distancia, la que se extendía del N.N.E. al N.E. ¼ E.; no nos quedó duda de que la tierra avistada era la que sospechábamos; notamos era de una elevación media y que se perdía su parte N. en una especie de ensenada. La luna nos dejaba bastante horizonte para no temer un empeño a que también se oponía la dirección de la costa, y como también por otra parte el viento había pasado al S. O. fresco, gobernamos al N.O. ¼ O. con las cuatro principales, después de hacer a nuestra compañera las señales

convenientes; a la una y media un punto más visible de la costa nos demoraba al E. corregido como a cinco leguas; desde esta hora se llevó con la mayor escrupulosidad el rumbo y distancia para referir las observaciones del día siguiente a este trozo de costa que a las tres se había perdido de vista, aunque todo estuviese despejado y muy brillante la luna.

Al amanecer teníamos la misma costa a la vista como al E.S.E. de la aguja a distancia de ocho a diez leguas, en cuyo concepto arribamos al N. y poco después al N. E. con fuerza de vela; el viento estaba fresco del S.O., la mar agitada y las apariencias del tiempo no malas. Observamos al mediodía en latitud de 42°39' S. y longitud de 69°9'45". Siendo la declinación de la aguja N.E. 16°40'.

Día 31. — Según las observaciones del mediodía y la rigurosa estima hasta esta hora, nos resulta la tierra avistada en la noche anterior en latitud 43°30' y longitud occidental de Cádiz de 68°48'5", cerciorándonos también de lo mucho que se apartaba de la dirección N.S. que le suponían inclinándose al O. en la parte meridional o hacia la punta Quillán.

La tierra actualmente avistada es mucho más elevada que la de la noche anterior, y bajando desde su medianía para el N. presentaba desde luego un semblante tan agradable por lo frondoso de sus bosques, como horrible por lo escarpado de sus costas, cuyas desigualdades no presentaban la menor apariencia de puertos.

Se hicieron rumbos del N.E. ¼ E. de la aguja, hasta las tres de la tarde, con el objeto de situarnos a distancia de cuatro o cinco leguas de la costa, la que después seguimos reconociendo en lo restante

de la tarde con rumbos del N. y a las cinco observamos la longitud de 68°40'55" la que afianzaba nuestros resultados del mediodía y por consiguiente del día anterior.

A las siete de la tarde hallándonos a regular distancia de la costa y bastantemente al S., ceñimos con sólo las gavias con el objeto de que las corrientes no nos sotaventasen hasta las once, que habiendo avanzado mucho el tiempo, arribamos de nuevo al E. con fuerza de vela, de suerte que al amanecer sólo distábamos de la costa de tres a cuatro leguas, no permitiéndonos la mucha calma distinguir su configuración.

El plano que teníamos del Archivo de Indias, como ya se ha indicado, no nos sirvió en esta ocasión sino para rodearnos de dudas y confusiones; al S. de la punta verdadera de Cocotuya hay una ensenada no muy honda, pero sí con muchos islotes entre sembrados, y unos altitos con alguna semejanza a tetas en la tierra alta del extremo S., pero las distancias estaban en el plano evidentemente equivocadas, pues la tierra firme inmediata a punta Capitana, de ningún modo podía apercibirse, ni veíamos otra boca que tuviese en sus extremos la dirección casi de N.S., por consiguiente equivocamos la punta de Cocotuya por la de Capitana; dirigiéndonos a la ensenada que teníamos al frente, se hizo a la *Atrevida* la señal de sondar, la que no halló fondo; y poco después estando a nuestra voz, la hallamos en la misma incertidumbre en que estábamos nosotros.

Eran ya las nueve y no distábamos sino dos leguas del fondo de la ensenada y aunque concurriesen muchas señales para indicarnos que allí estaría el fondeadero, no pudimos ni verificarla, ni destruír-

las, porque el viento a la sazón había caído casi de un todo.

Como la mar con este motivo nos aconchaba considerablemente, viramos al O. aunque con viento flojo del N.O. ¼ N. esperando que la latitud y un viento más manejable nos diesen lugar para cerciorarnos de la verdad; observamos al mediodía en latitud de 41º 55' 00" S., longitud de 68º 40', siendo la declinación de la aguja N.E. de 16º 20'.

Febrero 1º. — Esta era la latitud del fondeadero según el plano que teníamos, y que parecía confirmar con las observaciones hechas en la última guerra, en los navíos de S. M. mandados por el jefe de la escuadra el Sr. Vacaro, en cuyo concepto se volvió a arribar de nuevo, poniendo al mismo tiempo la *Atrevida* señal de querernos hablar, pero como el viento abonanzaba mucho, determinó el Comandante forzar de vela, para así disipar toda duda sobre el paraje del fondeadero, contestándole a la *Atrevida* con la señal para este efecto.

Finalmente a la distancia como de una legua del fondo de la ensenada, nos cercioramos que no había abra alguna, y la sonda que al mediodía daba unas 30 brazas, a esta hora dio 22, conchuela y cascajo; en consecuencia ceñimos con todo aparejo y rumbos del tercer cuadrante con ventolinas del N O., las que a las cinco habían tomado ya alguna fuerza, y estando nosotros algo separados de la tierra, viramos y ceñimos al N.E. ¼ N.

La *Atrevida* había ganado considerablemente barlovento, así le hicimos señal que se adelantase a descubrir el fondeadero, y consiguió en efecto cerciorarse (según nos avisó por medio de señales) que es-

taba al otro lado de la punta avistada la que realmente era de Cocotuya, pero ya a esta hora el viento escaseó, y no nos permitió seguir más la vuelta del N.; distábamos como media milla de la costa del través y la punta de Cocotuya que no podíamos montar; nos demoraba al N.N.E. como a dos millas de distancia la *Atrevida* a quien habíamos hecho la señal de virar lo efectuó al mismo tiempo, pero no avistando sin duda la señal de unión que teníamos al ponerse el sol, se mantuvo a barlovento como a dos millas.

El viento del O. fue rolando con la noche al N.O. con el que ceñimos hasta las doce con todo aparejo de la vuelta del tercer cuadrante virando después al N.N.E. y distando de la costa como cuatro leguas en cuyo concepto y el de que su configuración parecía indicarnos que las corrientes nos arrastraban considerablemente al N. acortamos de vela.

Desde las tres de la mañana el tiempo fue rolando al N.O. tomando muy mal semblante y arreciando considerablemente con mares ya bastante gruesas; por medio de un cohete nos habíamos a esta hora cerciorado de la posición de la *Atrevida* que se mantenía a barlovento; pero como a la sazón se determinó tomar la mura de estribor no vio al parecer la señal de virar, y así en la siguiente mañana ya no estaba a nuestra vista, contribuyendo a esto la excesiva cerrazón y continuos aguaceros que acompañaban al viento ya tempestuoso del N.O., con cuyo motivo tomamos dos rizos a las gavias, echamos vergas de juanete abajo y continuamos la vuelta de afuera con sólo la gavia arriada y el trinquete, únicas velas que nos permitía el viento y la mucha mar.

Carecimos este día de toda observación y de la vista de nuestra amable compañera, cuya separación por otra parte sabíamos no sería larga, pues que muy luego nos juntaríamos en el mismo puerto de San Carlos en la isla de Chiloé.

Día 2. — Continuaron las cerrazones, la lluvia, el viento arrafagado y la mar muy gruesa, hasta la siguiente medianoche; pero ya desde las ocho con viento del O. y O.S.O. habíamos virado de la vuelta del cuarto cuadrante y como después fue el tiempo tomando muy buen semblante y el viento rolando al S.S.O. y S.S.E. arribamos al N.E. ¼ E. en demanda de la costa, navegando ya con el trinquete y las gavias en un solo rizo, y a las dos de la mañana ayudados de la claridad de la luna, conseguimos avistar la costa a distancia de cinco leguas; eran sierras altas entre las cuales se dejaban ver claramente dos montecitos en figura de tetas, que proyectaban por otra parte una gran ensenada; y así creímos (supuesto algún error en latitud); que estábamos a la boca del puerto. Sondamos sin encontrar fondo, manteniéndonos sobre las gavias de la vuelta de afuera esperando el día que dirigiese nuestros pasos con más acierto; a las cinco ya no distábamos sino dos leguas de la costa, pero al ver la ensenada sin boca alguna, y al parecer por otra parte algunas de las puntas que veíamos al N. las que habíamos reconocido el día primero, nos desengañaron muy luego que no era aquel el fondeadero, imaginando por consiguiente que debía quedar al N. y que las que veíamos eran las tetas de Cucao, que sabíamos ser igualmente un punto visible en la costa, a la sazón se fue ésta tomando, y el tiempo ya muy calmoso, saltó al N.E. y al N. precisándonos de

nuevo navegar al O. con todo aparejo, de cuya vuelta conseguimos a las nueve, avistar nuestra compañera como al O.N.O., a distancia de cuatro leguas, siendo desde este momento la reunión nuestro objeto principal, aprovechando con este último intento las ventolinas variables del 1º y 4º cuadrante.

Latitud observada 42°5'00" y longitud de 62°27', siendo la declinación de la aguja N.E. 16º 00'.

Día 4. — Al tiempo de tomar los horarios se hicieron marcaciones particularmente a la punta de Cocotuya que ya desde el 1º teníamos situados en latitud y longitud, resultando este día para dicha punta la longitud de 68º 8' 10".

La tarde fue muy lluviosa, y el viento sumamente variable y flojo de suerte que nuestra reunión con la *Atrevida* no pudo verificarse hasta el anochecer, a cuya hora empezó a arreciar mucho el viento del N. O. con cuyo motivo navegamos la restante noche con sólo trinquete y las gavias arriadas, maniobrando en concepto de la unión, que a pesar de la mucha cerrazón la conservamos; carecíamos al amanecer de la vista de tierra. y el tiempo no hacía al parecer prudente buscarla, y así tomamos dos rizos a las gavias; pero a las ocho, repentinamente roló el viento al S. el que aprovechamos muy luego con rumbos del E. y a las diez ya navegábamos con todo aparejo al N. E.; a las once despejados los cielos y horizontes, ya veíamos ambos trozos de tierra, en donde nos habíamos ensenado en los días anteriores; hicimos inmediatamente rumbo a atracar las costa conservándose aún el viento fresco del S.

Latitud observada 42°00'00" S. longitud 68°16' 45" siendo, la declinación de la aguja N.E. 16º 00'.

Día 5.—Al mediodía arribamos con el objeto de atracar la punta de Cocotuya, de la cual distaríamos a esta hora como seis leguas, y a las dos y media ya nos demoraba al E. distancia de cuatro millas, y como algunos planos ponían en estas inmediaciones algunos bajos, navegamos al E. corregido hasta estar E.O. con la punta de Muchucuyay, y después fuimos arribando a atracar esta punta y las siguientes, dando los correspondientes resguardos a los diferentes peligros que la rodean; favoreciéndonos mucho en esta ocasión el viento fresquito inclinándonos al O. a medida que debíamos orzar para el S. pero muy fuerte la vaciante particularmente al doblar, las puntas de Lacuy y Yuste causando notable atraso en nuestra derrota, de suerte que no pudimos alcanzar la punta Yaqui sino al anochecer, a cuya hora calmando el viento y continuando aún la vaciante, dimos fondo a un ancla en seis brazas, lama arenosa, distando cuatro a cinco cables de la batería del mismo castillo de Yaqui, del cual al pasar, nos habían ya reconocido a la bocina.

Desde la media tarde habíamos advertido señales de humazos de pólvora o cañonazos en un alto inmediato a Cocotuya, las que correspondió la batería Yaqui, y comprendimos que la aproximación de embarcaciones extrañas las motivaría; así se largaron las insignias y correspondieron a ellas la batería y el fuerte de la población, que veíamos desde las inmediaciones de la punta del Papagayo.

A poco rato de haber dado fondo, tuvimos a bordo en una piragua de la población el sargento mayor de la plaza D. Antonio de Mata, el ingeniero del ejército D. N. Olaguen y el primer piloto de la armada D. José Moraleda graduado de Alférez de fragata.

Los dos primeros al mismo tiempo de cumplimentarnos de parte del gobernador interino el Coronel D. Francisco Garroz, hicieron la visita de sanidad; el tercero que ya desde tres años trabajaba en el reconocimiento de las costas de esta isla debía entregarnos todos sus planos de orden del Exmo. Sr. Virrey de Lima quien ya a nuestra llegada había remitido un libro de mapas de estas costas, trabajado por D. Lorenzo Rivera, y una carta esférica del piloto Moraleda, cuyo individuo ha hecho grandes servicios a la monarquía y a la humanidad misma, trabajando con una constancia e inteligencia poco comunes en los planos de los puertos, y la más exacta situación astronómica de toda la costa, adoptadas las longitudes del P.re [Padre] Feuillet y del Sr. Frézier, y observadas por sí las latitudes con regulares instrumentos; últimamente destinado al reconocimiento hidrográfico de esta isla, sólo y con una piragua mala, y muy mal tripulada, lo había no obstante concluído parte por tierra y parte por mar, de suerte que podía considerarse realmente perfeccionado este trozo de costa incluída la isla de Guajos.

Pasamos la noche casi toda en calma, sumamente clara y placentera, y a las nueve de la mañana siguiente cuando empezó a apuntar la entrante, nos levamos y con los remolques y estays, entramos en el puerto, fondeando a las diez y media en las inmediaciones de un excelente arroyo y de un bosque muy espeso para ocurrir a nuestro deseo de abastecernos de agua y leña.

En las primeras horas de la mañana se embarcaron los instrumentos astronómicos, parte de esta corbeta y parte de la *Atrevida,* y el Comandante y D. Dionisio Galiano pasaron con ellos a la población

con el doble objeto de visitar al Sr. Gobernador y de establecer el observatorio, para un nuevo examen de la marcha de los relojes, y unas observaciones de latitud y longitud que fuesen de la mayor confianza; hallaron una casa muy oportuna para el intento; armándose inmediatamente el péndulo astronómico, quedando un pilotín y un soldado para la seguridad de los instrumentos.

Muy próximos al mediodía quedamos amarrados en la dirección N.S. con el ayuste al N.O., a la boca del puerto nuestra compañera de tres a cuatro cables de nosotros, demorando en esta posición el asta de bandera del observatorio al S. 81° E. distancia de dos millas. La tierra a la vista, presentaba un semblante risueño, y el puerto parecía por su posición y seguridad, una cosa realmente digna de la mayor atención.

En la tarde fuimos todos los oficiales a cumplimentar al Sr. Gobernador y en la noche los Sres. Galiano, Concha y Vernacci, determinaron con diferentes alturas meridianas al S. y al N. en el cuarto de círculo la latitud del observatorio que resultó de 41º 51' 50".

Debían observar también una ocultación de estrellas por la luna a las tres de la mañana que la imposibilitaron las nubes que se interpusieron sólo tres minutos antes de la fase; tal es la ingratitud de la astronomía.

A las seis de la mañana estando bastantemente despejada, pasamos todos los oficiales y Comandante, al observatorio para medir distancias lunares, que concurriesen a la determinación de la longitud, pero a pesar de la mayor vigilancia no conseguimos sino

59 series bastante conformes que determinaban la longitud de 67º 20' 4" al O. de Cádiz.

Día 6. — Concurrió a hacernos agradable este día la visita pública que hacían al gobernador, un cacique y algunos guerreros de los indios viliches recién llegados a esta población; desde algunos años los gobernadoes de Valdivia se habían dedicado con buen éxito a cultivar los ánimos de los jumos y los viliches, para abrir desde luego con notables ventajas de la monarquía una comunicación por tierra, entre Valdivia y Chiloé, que pudiera tal vez extenderse con el tiempo, hasta Buenos Aires. La arenga del cacique al gobernador, fue larga y majestuosa, la interpretó un sargento de Valdivia que desde once años vivía casi siempre entre estos indios; el gobernador les contestó que se hallaba con órdenes de S. M. para conservar con ellos la mayor amistad, y franquearles cuantos auxilios necesitasen; pronunciaron también sus arengas aunque más cortas el cacique del Río Bueno, y el hijo de otro territorio próximo que disculpó a su padre de no haber venido en persona como deseaba; traían dos cañas muy largas con la boca exterior muy ancha, pero obstruída por una hoja de árbol que dejaba sólo una pequeña salida al aliento, que lateralmente se le introducía por el otro extremo; el sonido era muy semejante al de nuestras trompas, y sus tonos igualmente agradables.

En la siguiente noche se observó en las circunstancias más favorables, y con la más completa satisfacción la inmersión del primer satélite de Júpiter, la que comparada a las efemérides de París y Londres, determinaron la longitud del observatorio de 67º 41' 11" occidental de Cádiz.

Confirmaron esta observación las sospechas que la longitud del puerto Deseado era algo más oriental de lo que la habíamos supuesto, lo que además de la alteración advertida en aquel puerto en los relojes de entre ambas corbetas habían también indicado constantemente las distancias lunares.

Corregida, pues, la alteración de los relojes, deben también corregirse las longitudes comprendidas entre Montevideo y puerto Deseado, que se hallaban afectadas de un error de 16'30" adoptando desde luego la longitud para puerto Deseado de 59°43'15" occidental de Cádiz.

Desde la mañana del 6 nos ocupamos entre ambas corbetas en abastecernos de agua y leña; al corte de ésta se destinó también un destacamento de tropa y para evitar todo desorden y avivar el trabajo, se procuró que asistiese diariamente un oficial de una y otra corbeta; al mismo tiempo aprovechándose de la baja mar, se midió una base en la playa del fondo del primer puerto, que pudo extenderse hasta 1450 pies ingleses, habiéndose extendido los triángulos hacia la punta de Cocotuya, midiéndose otra base en la ensenada de Huchucay, para la colocación del bajo de Huapache; los Pineda y Née habían empezado sus excursiones con notables progresos en la Historia Natural, y particularmente en la Botánica.

Como los tiempos continuaban bastantemente despejados, y los vientos galenos del S.O., nos ocupamos con tesón entre ambas corbetas de la determinación de la marcha de nuestros relojes, por medio de las alturas correspondientes en el péndulo, comparadas al mediodía a los relojes por medio de pistoletazos; al mismo tiempo los Sres. Tova, Valdés y Quintano, hicieron una excursión a Castro para el conocimiento

político y natural del país interior; D. Antonio Pineda con el Guardia Marina Alí, se dirigieron hacia el Chacao; y en la misma dirección fue siguiendo sus triángulos D. Felipe Bauzá.

Acabada al parecer la guerra o rebelión de los araucanos con los castigos ejecutados en Caupolicán y otros jefes indios en 1558, D. García de Mendoza quiso añadir al título de guerrero, el de conquistador, haciendo experimentar el furor de las armas españolas a los *cunchis,* nación de indios a que no habían llegado todavía.

Pero estos astutos moradores, siguiendo el consejo de un araucano nombrado Tunconabal, se le ofrecieron bajo un aspecto tan abatido y miserable, que excitaron más la compasión de aquel jefe, que el deseo de su conquista. Determinado a continuar su empresa hasta el gran archipiélago de Ananobos o Chiloé, le guiaron estos indios por caminos tan extraviados y trabajosos, que sus tropas estuvieron a punto de perecer; pero concluído felizmente su deseo, se presentaron los pacíficos naturales de aquellas islas tan sin recelos, que no sólo les proveyeron de cuanto necesitaban, sino que celebraron su arribada como un suceso feliz; D. Alonso de Ercilla que tan dulcemente cantó estas guerras, deseoso de adelantar a los demás, pasó el desaguadero o golfo en una débil piragua, y en la corteza de un árbol dejó grabada la siguiente inscripción (según él mismo refiere) en testimonio de haber sido los primeros europeos que pisaban aquellas tierras desconocidas.

"*Aquí llegó donde otro no ha llegado*
"*D. Alonso de Ercilla, que el primero*
"*en un pequeño barco deslastrado*
"*con sólo diez pasó el Desaguadero*
"*el año de cincuenta y ocho entrado*
"*sobre mil y quinientos por Febrero*
"*a las dos de la tarde el postrer día*
"*volviendo a la dejada compañía.*

Reconocida esta isla y el archipiélago hasta el seno de .... y repuestas las tropas de sus fatigas, regresaron conducidas de aquellos naturales por el país de los *guiliches* que es frondoso y provisto de víveres, sin que éstos ni sus confinantes los *cunchis* les disputasen el paso formando entre ellos la ciudad de Osorno, que en breve tuvo un aumento considerable, hasta que se destruyó con la segunda sublevación general de los araucanos.

Tranquilos permanecieron estos isleños hasta el año de 1566, que siendo gobernador de Chiloé, Rodrigo de Quiroga, envió a su mariscal Ruiz Gamboa con sesenta hombres a la conquista del archipiélago, la que logró sin oposición estableciendo en la isla principal la ciudad de Castro, y después la de Chacao, siendo entonces ochenta y dos las islas conocidas. Estos naturales aunque de igual origen que los chilenos, son de un carácter tímido y pacífico como lo comprueba el no haberse alborotado ni resistido jamás, viviendo entre naciones tan indómitas y rebeldes hasta el año 1720 que lo intentaron, pero brevemente quedaron pacificados por el maestre D. Pedro Molina, más con la persuasión, que con la fuerza.

La isla grande de Chiloé se halla situada entre los 41°00" de latitud S. y los 43°47'; corre cuarenta le-

guas escasas en una dirección N.S.; su mayor ancho es de trece y el menor de siete leguas; por el septentrión confina con la costa firme de Carelmapu, por el oriente con las islas del partido de Calbuco, y costa firme de los Andes, por el mediodía con el poco reconocido archipiélago de las Guitecas o de Chonos y por el occidente con el grande océano Pacífico. Su terreno es de media elevación y alto desde la laguna de Cué o hasta siete u ocho leguas al N. Las costas septentrional y oriental son bastantes accesibles hasta el estero de Hilán que está en los 43°30' de latitud; las demás son peligrosísimas por la continuada agitación de los mares, que se experimentan en todas estaciones particularmente en la occidental a que se da el título de Costa Brava. Las estaciones del año son muy sensibles pero a veces se atrasan o adelantan del período ordinario; el invierno que es muy crudo y duradero suele declararse a fines de mayo, en el que se ponen los ríos intransitables y los vientos reinan del N.O. duros y lluviosos, cerrando y oscureciendo mucho las costas; en el verano que es corto, y nada tranquilo soplan del S. y S.E., pero es necesario que rolen por el N.O. para que éstos sean seguros. Su temperamento es frío como corresponde a aquella altura, nuestro termómetro no subió de los 62° de la escala de Fahrenheit sin embargo de hallarnos en la estación del verano; pero es sano y saludable, logrando sus habitantes llegar a edades muy avanzadas; en el Carelmapu hay un anciano de ciento seis años que conserva ordenada su memoria; en el mismo partido se experimentan frecuentes granizadas pero muy pocos hielos y nieves, las que empiezan desde Castro para el Sur.

Largo tiempo permaneció esta provincia sin alteración en su restablecimiento, repartida en encomiendas, y pagando sus tributos puntualmente, hasta que reconocido el puerto de San Carlos por el Capitán D. Manuel Orejuela en 1759, y examinadas sus ventajosas comodidades para el comercio y navegación se trasladó a él el gobierno y plana mayor, con casi todos los vecinos de las restantes poblaciones, fortificándolo suficientemente para cubrirlo de cualquier insulto de enemigos, situando la ciudad a quien se dio el mismo nombre en el declive de una colina a la orilla de la mar. Su figura es totalmente irregular, pues no habiéndose guardado otro orden en su fundación que el de desmontar el espeso bosque que todo lo cubría, para labrar las habitaciones a discreción de cada vecino, han tomado una larga extensión, separando cada uno los linderos de la suya y destinando los más, un buen espacio para el cultivo de las papas que forma su principal establecimiento.

Reinando en todo este desorden, no es fácil reducir a número el de sus casas, pues esparcidas en medio de los bosques, abraza muchas leguas cada jurisdicción. Las habitaciones son generalmente de madera, cubiertas con adobes o terrón y regularmente constan de dos piezas, y en la principal, donde se hallan juntos y casi mezclados, hogar, estrado y despensa, apenas se ven otros muebles que una derrotada mesa, varios mal formados banquillos o sillones de vaqueta, alguna denegrida estampa, y una tarima que sirve igualmente de estrado que de dormitorio; a tan corto número de muebles están reducidos los más de los ajuares.

No hay paseos ni edificios públicos. La castrense formada también de madera y muy mal alhajada,

está a cargo de un cura, que goza de un mediano sínodo. Hay además en la isla quince misioneros franciscanos repartidos en diferentes parajes, dos observantes y un mercedario; pero la dispersión y distancias en que se hallan las casas, las detenciones que ofrecen los caminos, los vientos y las mareas y la morosidad de los habitantes, que por lo regular acuden tarde, los deja muchas veces sin los últimos auxilios espirituales y careciendo siempre de instrucción cristiana.

La población de este Gobierno, según el padrón formado en 1789, consiste en 26.689 almas, las 15.072 españoles, y las restantes indios, de los cuales 11.300 pagan tributo; cortísimo número en proporción del terreno que ocupan, y que va en disminución, si se atiende a que en el año de 1713, tenía 59.000 almas, y en el de 72 tenía 32.000. La ciudad de San Carlos contiene sólo 248 familias, con 1.245 almas.

El gobierno es militar y político, dependiente del Virrey y audiencia de Lima. Los indios tienen sus caciques o *ulmenes* particulares a más de los alcaldes, que anualmente se nombran en cada población, y todos ellos desde dieciocho hasta cincuenta años pagan anuales cinco pesos de tributo, o en dinero o en géneros que están establecidos, a saber: tablas, jamones o ponchos, entregándolo en dos semestres, y está prohibido exigirlo en invierno, porque eran considerables los atrasos que le acarreaba el viaje. Los españoles o blancos no pagan, pero hacen el servicio de armas sin ración ni gratificación alguna, trabajan en los caminos y demás oficios pecheros, porque a los indios apenas les alcanza el tiempo para satisfacer su contribución.

El gobernador que une en sí la Intendencia goza 660 pesos anuales, y el sargento mayor 480; hay también tres compañías pagadas, una de infantería, otra de dragones con 7 plazas, y la tercera de artillería con 31; el capitán de ésta goza 90 pesos mensuales, el de infantería 50, y el de dragones 51½; las de asamblea 65, los sargentos de ésta 24, los cabos 18. y cada soldado 10. Una de estas compañías se ha creado nuevamente costando 9.000 pesos anuales, con lo que ascienden los gastos de la tropa suponiéndolas completas a 22.000 pesos y el total de sueldos a 72.000, para lo que se reciben 48.960 pesos de situado, 4 o 5.000 de tributos, y el resto de los demás ramos de real hacienda. Además de esta citada tropa fija, hay dos mil hombres del vecindario, repartidos en 38 compañías de milicias de infantería y caballería, esparcidas por toda la provincia. En la última guerra se mantuvieron acuarteladas cuatro de éstas, cuyos gastos se satisficieron por Lima separadamente. También hay aduana con ministro e interventor, y un arancel particular para todos de entrada y salida, eximiendo de toda contribución el trigo y harinas. Los soldados hacen de dependientes, y se les encarga la precisa asistencia a los buques, en cuyos casos se les abona ocho pesos de gratificación.

El carácter de estos habitantes es sumamente dócil, dispuestos siempre a la voluntad del jefe, la voz del soberano la respetan con toda sumisión, aunque no sea promulgada con autoridad legítima, ni por sujeto decorado. Virtud que suele serles demasiado gravosa porque abusando de aquel sagrado nombre, a veces les hacen servir con sus personas y bienes sin proporcionada recompensa, a los caprichos de perso-

nas muy subalternas, cuya repetida tiranía los mantiene en irreconciliable queja contra los que la originan, distantes de poder acudir a la legítima potestad que los desagravaría. Entre sí viven generalmente desunidos, sin respetar los más estrechos vínculos de parentesco o amistad, y no perdonan los medios más viles de conseguir sus venganzas, aún cuando los agravios sólo hayan sido una cavilación, sin inspeccionar jamás los inconvenientes de esta pasajera satisfacción, que a veces los arrastra a la mayor indigencia.

A los hombres domina la pereza, y puede decirse en oprobio del sexo, que subsisten a expensas de la continuada tarea con que las mujeres se afanan en telares, campos y marinas. Su constitución no obstante es fuerte, y no les hace impresión la menor fatiga, aún cuando se encierran en lo intrincado de los bosques por muchos días sin otro alimento que papas, y pan de cebada tostada, alimento común a todas clases a que llaman *olpo.* Son pusilámines, de corto espíritu, nada industriosos, enemigos del que se afana en proporcionar medios de suavizar los trabajos de la vida, cuando su incultura les hace insoportables aún los más llevaderos, y serviles partidarios del que protege su desidia. Son tan pocos acertados en sus discursos, que si forman proyectos es regularmente con dispendio, y ninguna utilidad; si comercian en sus piraguas los influjos del clima, y su poca inteligencia les hace consumir en estancias, y arribadas, las ganancias y capital de los pocos frutos que no se averían en la navegación, regresando en la mayor indigencia; si trafican por tierra es a paso perezoso, y no abandonando la costa por el nutrimento que ella les ofrece, alargando o empantanándo-

se en el camino con las fuertes mareas, y consumiendo en estas demoras el producto que anhelaban; aún son mayores los atrasos que les ocasiona su poca fe en los contratos por la impugnidad que les proporciona su miseria para malversar los intereses que se le confían, impidiendo por este medio todo fomento que quisiesen darles los comerciantes forasteros.

Su estatura es inferior a la de los chilenos, pero son robustos y bien formados, particularmente las mujeres en quienes sobresale la buena proporción de las facciones, sobre colores muy vivos y hermosos, muy semejantes a nuestras aldeanas septentrionales. Entre ellos se verifican muy pocas muertes violentas, pero los robos son frecuentes. La última pena capital que se ha ejecutado fue el año de 82 en una india que para contraer segundas nupcias envenenó a su marido, medio tan común en este país, como la creencia a hechizos y encantos, que curan con quesos, cabellos y otros símbolos de superstición. No obstante su humildad y superstición han presentado algunos ejemplares de arrostrar infinitos riesgos en débiles piraguas para exponer sus quejas en los tribunales superiores.

El mayor consumo en sus comidas es de papas, de varias composiciones particulares que hacen del maíz y de la cebada, de la cual mezclada con la linaza, sacan la *chicha,* que es su bebida deliciosa, si bien ésta suele hacerse de la manzana y *chauchau,* que es una frutilla morada que da la *luma.* Su pasión por este licor les hace insensibles las mayores miserias, consumiendo en sus fábricas casi todas sus cosechas. Para hacerla se juntan en numerosas asambleas a las que llaman *bebiendas* donde mezclados los sexos, después de cometer las mayores torpezas

alternadas con unas canciones en idioma *guiliche* a que llaman *pe-rú,* lamentan ya con llanto, ya con furia la época en que rindieron el cuello a ajena dominación. Estas perniciosas asambleas que son generalmente nocturnas están justamente prohibidas, pero sin embargo suelen ser demasiado frecuentes; aún lo son más, otras que llaman *oahuines* y se componen de veinte, treinta o más personas de ambos sexos, que a escote juntan provisiones para ocho o más días, y retirados en una casa de campo, los emplean en los más bárbaros excesos de gula y obscenidad, sin desdeñarse algunos europeos de ser los promotores de semejantes excesos.

El vestido de las mujeres imita algo al peruano, pero con ciertas diferencias análogas a la rusticidad del país. Un faldellín de bayeta nada fina con un aro sumamente bajo colocado a la mitad del muslo atado a la parte inferior de la cadera, y tan corto que no llega a media pierna, forma una extraordinaria figura, cuyos movimientos son muy poco airosos. La pierna y pie totalmente desnudos y aunque muy lavados están llenos de la escabrosidad que cría la intemperie; un cotón o ponchito que es una camiseta muy plegada y sin mangas la cual les cubre hasta la cintura compuesta de indiana o zaraza ordinaria, y un ajustador que les ciñe el vientre hasta cerca de los pechos; la camisa bastante descotada y la manga a medio brazo, el pelo repartido en multitud de trenzas con algunas pobres alhajas entre él y el pecho, y un paño largo de bayeta que puesto por los hombros les sirve de embozo. El de los hombres se diferencia muy poco del europeo, a excepción del poncho que todos usan.

Son tan cortas las siembras que hacen, que no sólo no se coge el trigo y cebada suficiente para su mezquina manutención, sino que tienen que abstenerse de usarlas una larga temporada para poderlas repetir; también cultivan algún lino, habas, frijoles, arvejas, maíz y quinua, pero todo en tan corta cantidad, y nada abunda sino las papas que forman el pan de la provincia. Abundan las frutillas o fresas, muy viciosas, algunos membrillos, ciruelas, duraznos y manzanas, pero la fruta de éstos es áspera y desabrida porque jamás se cultiva el árbol, ni merece otro cuidado que el de despojarles de su fruto. El terreno quizá produciría lo que otros situados en igual temperamento, si estuviera dotado de colonos laboriosos, pero su desidia deja obrar a la naturaleza sin opresión, por consiguiente dista tanto de producir lo que debiera, cuanto distan de la regularidad los instrumentos de que usan; un madero dispuesto con la figura de nuestros picos a que llaman *hatalo,* sirve para cavar la tierra, y dos palos punteagudos que empujan con el vientre sin profundizar más que medio pie sirve de arado, en los cuales está comprendido todo el inventario de la mecánica rural, que rara vez les produce en el terreno más pingüe un diez por ciento. No es más extenso el de sus manufacturas. Las hembras que jamás están ociosas, tejen con imponderable trabajo los celebrados ponchos y colchas que se extienden por el Perú y Chile, corriendo por una misma mano su laboreo y tintes desde que se esquilma la lana, sin otros auxilios que los de su paciencia, ni más telares que sus dedos ayudados de unos toscos palitos, por lo que alargan muchos meses la obra que podría concluirse en una semana.

La miseria de los moradores sólo se diversifica entre sí en que algunos recogen un poco más de grano que los restantes, pero no hay quien sostenga todo el año los consumos de pan y de carne, ni quien conserve cien pesos en dinero. Todas las reales órdenes encargan el remedio de estas miserias, pero sin embargo no se verifica, acaso por la impericia o mala versación de los comisionados, por lo cual requiere ésta más que otras posesiones un delicado examen de los sujetos que en ella emplean; en pocas partes se proporcionan mayores ventajas a un juez despótico para ejercer sus vejaciones, que correrían impunes por su situación distante de las capitales, falta de comunicación con ellas y sus superiores tribunales, y finalmente, por la indulgente incultura en que se hallan los naturales, como aprisionados en su propio país.

Un pueblo sin comunicación ni tráfico con otras gentes, jamás puede civilizarse; de aquí sigue la falta de industria, y la miseria origen del abandono, del celibato y de la despoblación, añadiéndose a todo la desigualdad del repartimiento que a unos concede inmensas propiedades, cuando a otros apenas les deja el corto espacio que ocupa su morada. Esta que en sentir de algunos políticos es la causa primaria de la despoblación de varios parajes de España, es sin duda más fundamental en Chiloé, que la que alegan los propietarios, de que privados por el real decreto de 1781 de los sufragios que les ofrecían las encomiendas, carecen de brazos que cultiven sus vastas posesiones, pues no se encuentran en ellas rastros de haber sido cultivadas jamás.

El ramo principal de los productos de esta isla consiste en sus maderas, que serían infinitamente más útiles, si la industria tuviese alguna parte en su be-

neficio; pero de nada más se cuida que de cortar en el espesísimo bosque, donde jamás penetra el sol, el madero proporcionado para colocarlo inmediatamente en el edificio, sin otra atención, de que resulta su inutilidad para las obras hidráulicas, y su corto provecho para las civiles, pues en el momento que se resecan empiezan a abrirse inutilizando la obra. Aún en la zona tórrida donde se crían las maderas más consistentes para toda especie de fábricas, porque teniendo suficiente humedad, la acción del calor obra en aquellos climas con mayor actividad, vigorizándolas y dándoles consistencia, nunca se emplean después de su corte hasta que, enjugándose realzan más su fuerza. En Chiloé no sólo carecen de la acción del sol que casi nunca las visita, sino que bajo un clima sumamente húmedo carecen hasta de la ventilación, que les impide lo tupido de los bosques, agregándose a esto el pronto uso que de ellas se hace; es pues constante, que estos defectos lograrían remediarse en parte, aclarando los bosques para evitar aquel inconveniente, y trabajando un poco en el cultivo de estas maderas, las cuales aunque no perfectas, lograrían ser útiles.

Entre las muchas que produce esta isla, son las más apreciables la *luma,* cuya solidez es a propósito para las piezas que exigen las de mayor consistencia; el *pelu* que es igual a la que en el Brasil se conoce por .... y la emplean en ligazones y otras obras principales; en esta región sólo puede servir para las muy medianas por la corta corpulencia del árbol, que tampoco es muy abundante; el *ciprés,* que sólo en la rectitud semeja al de Europa, y en el color, docilidad y olor al pino de Flandes, es a propósito para arboladuras y tablazones, sacándose de él mucho partido

para la escultura, pero también abunda poco; el *avellano* cuya fruta le diferencia mucho del de Europa, es muy semejante al *aya,* de fibra muy desunida, y es propio para toda tablazón de máquinas hidráulicas por su duración en agua salada, y excelente para remos por su elasticidad; a él se asemeja mucho el *ciruelo,* pero goza esta propiedad en más alto grado, y tiene la fibra muy unida; el *plabral,* imita al cedro en el color y en la fibra, pero tiene mayor consistencia; es excelente para tablazón, y dócil para obras de talla; el *cueli,* es bueno para ligazones y curvería, y lo propio el *arrayán, laurel; olmo y roble;* este último muy diferente y de menor consistencia que el de Europa y que las demás maderas de aquí, que todas serían mucho mejores si se procurase enjugarlas antes de su exportación, y de emplearlas en los infinitos edificios de madera, de que se compone casi todo el caserío de estos reinos.

El *alerce* de que no se ha hecho mención, compone una de las partes más considerables del comercio de él; se extraen cada año 200.000 tablas de tres varas de largo, un palmo de ancho y una pulgada de grueso; su color es muy semejante al cedro, pero su consistencia lo es al pino, aunque menos resinoso, sus árboles se elevan muy rectos con extraordinaria sanidad y permanencia, son de suma docilidad para cualquiera labor, y tan robustos que suelen sacarse 500, 600 y hasta 800 tablas de un solo tronco, no bajando cuando menos de 200; es madera de grande duración a la intemperie, propia para vasijería y casi incorruptible en el agua salada; de su corteza que es muy filamentosa, se saca una estopa suave, con la cual se calafatean las embarcaciones de tráfico, y sin brea ni otro betún les da una permanente duración.

Pero esta excelente madera no se cría en Chiloé, y es necesario buscarla en las faldas de las nevadas sierras de la cordillera, distante treinta, cuarenta o más leguas del puerto, sin caminos para su conducción, y rodeados de incomodidades que se aumentan a proporción que se van alejando los corpulentos árboles que las producen, y si su valor no aumenta será indispensable disminuir las dimensiones, y en este caso por menos útiles, serán menos solicitados.

Los astilleros, o cortes más acreditados están en la jurisdicción del Calbuco, y son el estero de Coitué, el río de Coyhuen, Cabienel y la Manga, distantes por mar de ocho a nueve leguas del fuerte de Calbuco, y de veintidós a veinticuatro del puerto de San Carlos, o más de ocho a diez que distan de la playa por un camino áspero y rodeado de precipicios donde es forzoso conducirlas a hombro en muy cortas porciones. También hay otros astilleros en el partido de Carelmalpú, adonde se dirigen por el río Palihue, o de la cordillera cuya boca dista una legua escasa al O. del fuerte Maullin, y de siete a ocho al N. de San Carlos, los cuales aunque menos abundantes de buenos alerces, pues sólo se sacan de 25 a 30.000 tablas, que facilitan la conducción.

El número de ganado de todas especies es cortísimo, acaso por la escasez de pastos que continuará hasta que se trate de desmontar alguna parte de estos inmensos bosques, aunque siempre será muy perjudicial la falta de cómodas campiñas; sin embargo, el lanar es el que más abunda, y el de cerda forma otro de los ramos más principales del comercio, poseyendo a más del consumo territorial, diez a doce mil jamones y alguna manteca.

En el día se cura alguna sardina, en otro tiempo se salaban *robalos* pero dejaban poco lucro, pues además de irlo a pescar al pie de la cordillera en que tardaban dos meses, conduciéndose la sal de Lima salía al excesivo precio de diez o doce pesos quintal; también se cogen ballenas, lobos y corvinas, que algunos indios guayanecos vecinos de Castro, van a pescar al archipiélago de Chonos, sacando partido de aquéllas para aceite de luces.

El comercio, tanto interior como exterior de estos insulares consiste en 200.000 tablas a uno y tres cuartos reales; 10 ó 12 mil jamones a 4;800 a 1.000 ponchos de los que llaman *toltenes* de 10 a 12 pesos; 8 ó 10 de 70 a 80; 100 colchas bordadas de 8 a 9; 2.000 bordillos de tocino, que el rey abona al peso cuando lo toma por tributo; 50 ó 60 quintales de bacalao de 11 a 12; 30 a 40.000 sardinas curadas a dos pesos el millar; una corta cantidad de sayal y menor de lienzo burdo; de todo lo que resulta el valor aproximado de su comercio anual de 65 a 70.000 pesos. En otro tiempo se agregaba a estos ramos el de ámbar, pero en el día es de corta consideración, o porque no se solicita con anhelo, o porque se va extinguiendo.

El comercio se hace por vía de cambio con los géneros de Europa que se remiten desde Lima, y son lienzos, bayetas, listonería, paños de segunda, tripes, y toda especie de quincallería; de estos reinos también se reciben por el mismo conducto paño de Quito, pañete, bayeta, aguardiente, vino, sal, azúcar, yerba del Paraguay, añil, palo de tinte, ají, jabón y otros géneros de corta entidad, cuyas cantidades ascienden de 55 a 60.000 pesos de valor intrínseco. El consumo de tabaco de que usan hombres y mujeres

es muy crecido, y su producto anual, a real la onza, asciende de 3 a 4.000 pesos que cobra el rey parte en frutos y parte en dinero.

El giro anual se hace en 4 ó 6 embarcaciones de las medianas de aquel comercio, pero estos cambios parece han sido siempre onerosos a la isla, respecto a que va en decadencia, de que debe inferirse o que a sus producciones les da un valor muy inferior, sacrificio a que los obligan sus urgentes necesidades sometiéndolos a la ley que les imponen los navieros, o que los géneros que éstos conducen llegan sobrecargados; y sería quizá mayor esta decadencia, si se admitiese el poco especulizado proyecto propuesto por este cabildo de que siguiese este giro por cuenta de la real hacienda, pues en este caso serían mayores los obstáculos de los propietarios, y estarían más ligados a la ley que les impusiese el comisionado, que no siempre sería equitativa prescindiendo de las desventajas que acarrean a todo comercio semejantes trabas. Si no obstante se considera preciso para el fomento de la isla, que se hagan estos transportes por cuenta de S.M., concédase uno o más buques en que conduzcan sus géneros estos naturales de su cuenta y riesgo, como se hizo en las Canarias y Filipinas, y en pocos años se conseguiría el deseado fomento, y se eximiría con ventajas el real erario de aquellos gastos, como sucedió con las primeras de las citadas islas.

En 1553 sucedió la memorable rebelión de los araucanos, que desmembró a la corona de Castilla de una porción de sus naciones tributarias en las provincias de Chiloé ocasionada por la tiranía de Valdivia y otros conquistadores, que exigiendo excesivas contribuciones exasperaron los ánimos de aque-

llos belicosos naturales. Cuarenta y cinco años de repetidas batallas y sangrientos combates sólo sirvieron de inveterar el odio entre las naciones, y de afirmar a aquella en la valerosa determinación de conservar su libertad. En vano se efectuó la ejemplar sentencia en su primer caudillo Caupolicán, ni la cruda derrota del valle de Quipeo, en que el poder araucano quedó totalmente deshecho por las armas de D. García de Mendoza, pues aquellos heroicos bárbaros poco escarmentados con el vario suceso de la guerra, tramaron la casi total destrucción de las armas españolas, bajo la conducta de su Toqui - Pailla Macho, y asediando en cuarenta y ocho horas todas las fortalezas desde Arauco al archipiélago de Chonos, quedaron desmanteladas en menos de tres años las siete ciudades de: Osorno, Valdivia, Villa Rica, Imperial, Cañete, Angol y Coya, únicas comprendidas en aquellos territorios.

Diferentes fueron las suertes de sus moradores, que escapando y pereciendo otros, sufrieron todos los reveses de la fortuna, quedando sus hijas y esposas reclutas en los serrallos de aquellos bárbaros, de cuya mezcla se glorían hoy sus generaciones.

Muy controvertida ha sido en estos últimos tiempos la que cupo a los habitantes de Osorno, pues si estamos a la relación que da de sus descubrimientos el capitán D. Ignacio Pí, aquellos valerosos españoles a costa de infinitos esfuerzos, pudieron apoderarse de una isla o península, rodeada por una espaciosa laguna, donde se atrincheraron, logrando en breve fundar una fuerte ciudad murada y bien guarnecida, que al presente se mantiene con opulencia y numerosa población; acaecimientos que testifican con una serie de hechos y relaciones de aquellos naturales,

que al parecer no dejan duda de su verdad, especificando hasta las menores particularidades de sus costumbres. La relación de Falkner publicada en Londres al preciso tiempo de saberse en aquella corte el descubrimiento de Pimier, en que se procura desmentir los hechos, que éste declara por un hombre, que se supone habitador de aquellas regiones el dilatado tiempo de cuarenta años, fundado el principal de sus argumentos en la imposibilidad de ocultarse a los españoles tan largo tiempo esta noticia, cuando transitan frecuentemente aquellos países, sin atender a que jamás se ha verificado por nuestra parte aquel viaje, a que constantemente se oponen las muchas naciones bárbaras que los habitan, como prueban las mismas relaciones de Piñeiro, y por consiguiente, convenciéndose la falsedad del pretendido Falkner que no podría residir tan largo tiempo en parajes vedados a los europeos, ni menos escribir tan prolijo y largo diario, careciendo de todos los auxilios.

El empeño que se pone en disuadir cualquier reconocimiento que se intentase por aquella parte, y la combinación de mil otras circunstancias, tanto de embarcaciones pequeñas que se veían por estas costas bajo el especioso pretexto de las pesquerías como otros accidentes, hicieron sospechar la existencia de algún establecimiento inglés en aquellos parajes, o al S. de la isla de Chiloé, en la costa occidental patagónica, no obstante los reconocimientos verificados en los años 46 y 52 en la costa oriental y en éstas. En vano el capitán D. Manuel Orejuela, otros sujetos más condecorados procuraron alarmar a nuestra corte, para emprender el exacto reconocimiento terrestre de aquellos países; pero con sus instancias sólo consiguieron la renovación de las órdenes dadas

a los gobernadores de Chiloé y Valdivia, para estrechar la amistad de los *guiliches* ya de largo tiempo establecida con conocidas ventajas de esta plaza, concediéndose a sus instancias la construcción del fuerte de la Concepción, que los ponía a cubierto de sus enemigos los *juncos.* Establecimiento que tuvo muy corta duración, pero que nos ha conservado la amistad de aquellos indios, manteniendo una sola comunicación y contribuyendo últimamente a la formación de un camino, que hoy se ve felizmente concluído, por donde libremente y con seguridad se comunican estas dos plazas, proporcionando mayores ventajas, si por ventura llegase el caso de extenderse hasta las costas orientales, como promete la navegación del río Bueno, que según el citado Falkner, no tiene grandes inconvenientes.

Mucho tiempo han corrido desacreditadas las relaciones de Pí, conservando muy pocos patronos aún en el mismo país, sin que la corte haya tomado partido, acaso, por no empeñarse en nuevas discusiones o en una guerra ruinosa, hasta que el actual Virrey del Perú D. Francisco Gil y Lemas, con mayores noticias y sus superiores conocimientos, está disponiendo una expedición perfectamente combinada, en que sin dispendio del real erario, se logre el verdadero conocimiento de aquellos países, de cuyo éxito no puede presagiarse por ser tan controvertidas las razones expuestas por ambos partidos, sobre el establecimiento de aquellos antiguos españoles.

Durante nuestra mansión en Chiloé, llegó uno de los primeros correos, cuyo tránsito desde Valdivia sin hacer ninguna diligencia, había sido de diecinueve días. El deseo de no perder las gratificaciones que se les destinasen por estos servicios, y el de hacerse

conocidos, había estimulado al cacique Catiguala a acompañarle con cuarenta guerreros de su comitiva, los cuales en una majestuosa arenga expresaron al gobernador su *regocijo en visitar aquella plaza, donde libremente habían entrado siempre sus antepasados,* y dando la vuelta por los concurrentes a todos dieron la mano con demostraciones de cordialidad, a cuyo ceremonial contestó aquel jefe, haciendo saber las órdenes que tenía de nuestro monarca para atenderlos, y gratificándolos con algunas cortas alhajas, se mantuvieron muchos días en la isla, en los cuales pudimos saber algunas particularidades de sus costumbres, por medio de un sargento que los acompañaba como intérprete, y contaba ya muchos años de esta comisión.

Su país por la mayor parte es llano, sembrado de colinas y ríos pero ninguno de peligro; la cordillera que se eleva a proporción que se acerca al Polo, lo está mucho por este paraje y siempre cubierto de nieve; el río Bueno lo fecunda y hermosea, produciendo abundantes cosechas de semillas y de lino, que cultivan con tanto mayor progreso que en Chiloé, cuanto que usan de hachas y azadas de hierro y ocupan los bueyes en el arado, empleando las cuchillas de piedra únicamente en los extremos de las lanzas. Para sus manufacturas también tienen tornos y otros medios civilizados, reliquias de su antigua ilustración, en el tiempo que se mantuvieron bajo nuestro dominio.

Viven en poblaciones arregladas aunque humildes, y su sociedad no deja de tener atractivos. El traje que pudo copiar nuestro pintor D. José Pozo, sacando los retratos de Catiguala, y de un pequeño hijo suyo, se limitan a una especie de camisa o túnica de lana

con un poncho negro, en nada diferentes de los nuestros, y un calzón ancho y largo de la misma materia, la cabeza desnuda, el pelo suelto, con un cíngulo en la frente para contenerlo; al cuello acomodan una especie de collar como nuestras antiguas valonas, con diferentes placas de metal o conchas que les caen sobre el pecho y espaldas. Todos traían machete y varas largas a excepción del cacique que se distinguía por su grueso bastón. Los trompeteros se diferenciaban en la guarnición del calzón que tenía algo de encarnada y salpicada de varias placas de plata, sutilmente trabajadas; y los instrumentos que usaban para anunciar su marcha eran unas largas cañas, cuya boca exterior ancha y obstruída por una hoja de árbol, dejaba una pequeña salida al aliento, que lateralmente se le introducía por el otro extremo, formando una música muy semejante a la de nuestras trompas y nada disonante.

Su estatura en nada diferencia a la de los chilotes, pero su semblante tiene algo más de ferocidad; el amor filial se extiende a los mayores extremos, y no descuidan los medios de su educación; desde su más temprana edad los casan sin otro ceremonial que el de entregarles una mujer cuya adquisición se debe a un rapto. Este amable sexo no goza de prerrogativas entre los *guiliches* feroces por constitución, desatienden en esta parte las voces de la naturaleza, y miran con la más fría indiferencia la fatal catástrofe de sus esposas cuando les cuesta los mayores extremos la de un pariente o amigo. Su religión sólo les concede una esposa, pero se amplía esta facultad a sostener un crecido número bajo el título de concubinas cuya alternativa las diferencia muy poco entre sí; su temperancia en este punto y la salubridad del clima, les

proporciona una larga duración (que cuentan por lunaciones) fecundamente multiplicadas. Sus alimentos se componen de menestras, y carnes cocidas o asadas y de su glotonería se puede formar idea por el convite que les dio un día a bordo nuestro Comandante, pues en solas dos comidas consumieron ciento cuarenta y seis raciones de menestras, ocho carneros, seis sacos de pan, y proporcionada cantidad de vino ayudados únicamente de cuatro o seis soldados que les acompañaban. Las enfermedades que entre ellos se experimentan, son tabardillos y evacuaciones de sangre que curan con agua fría y yerbas medicinales. También suelen padecer algunos síntomas venéreos a pesar del corto comercio de los hombres con mujeres ajenas, y de castigar con muerte el adulterio; sin que sea fácil determinar la época de su introducción en estas regiones, a no ser éste uno de los funestos dones adquiridos con nuestra comunicación, y su curación la procuran, usando la piedra *lipis.* Son muy apasionados a la música, y se regocijan con canciones y bailes.

El desorden aparente del universo, tanto más sensible en estos países que por todas partes ofrecen terrenos despedazados, cubiertos de materias volcánicas, que indican las revoluciones que ha padecido, y los ultrajes de la suerte que de una nación libre, independiente y feliz, los condujo a la esclavitud de que sólo pudieran eximirse con el destrozo, la desolación y la muerte, les ha hecho adoptar por su criador un principio malo, a cuya sola creencia limitan su poder consultándole con agüeros y supersticiones, negados a creer otro principio bueno, que todo lo conserva, lo anima y lo vivifica, siendo la voz de sus santones o adivinos a quien consultan y pagan el ór-

gano de la ley, y arbitrio de la felicidad respectiva del ciudadano y de la patria. Sus leyes penales extienden la de muerte a muy pocos crímenes, sólo el adulterio, y aquéllos en que el adivino decide que resultó grave daño; los robos y demás no tienen otro que el repaso o el talión.

Esta nación, guerrera por necesidad, ha adoptado los usos y costumbres más análogos en su constitución a nuestra táctica militar; hacen formaciones y cuadros, usan delicadas tretas y ardides, tienen tropas de a pie y caballo, y finalmente, gastan banderas y música militares; recogen los muertos en las batallas, que entierran depositándolos en canoas. Las armas son machetes, lanzas, sables y lazos; manejan bien las escopetas cuando pueden adquirirlas, y usan de una especie de coraza de cuero preparado, que es impenetrable. Pelean con la cabeza descubierta y sin calzones, para evitar los riesgos a que se exponen, si éstos se desatan.

La dignidad de cacique se perpetúa en las familias, pero recae la sucesión antes en los hermanos que en los hijos. Su comercio abundante y lucroso en otro tiempo para la plaza de Valdivia, por la mucha extracción de sal que hacían, se limita en el día a muy pocos renglones con que la proveen de comestibles, recibiendo en cambio las bujerías a que son afectos, armas, clarines y varias piezas de metal. Por el boquete de los Andes contratan con los patagones, cuyos retratos conocidos por ellos los confirmaban por *peguenches,* añadiendo que hay otros a quienes su corpulencia no les permite montar a caballo.

Veánse algunas palabras de la arenga que hicieron al gobernador de Chiloé, fielmente repetidas e interpretadas por el sargento que los acompañaba: *ti yo*

un tani gurro compan fachi plaza meu ta cüi fuitañi purro que fuel tain pulaku feikai tuiyan tañiquin tu bull fuel mi Gobernador tañi apo: me he alegrado muchísimo de haber pisado en esta plaza, en donde antiguamente pisaron nuestros antepasados: también me alegro de haber visto al Sr. Gobernador.

Ya el día 11 estaban reconcentrados a bordo los diferentes trozos de la oficialidad que se habían destacado a las comisiones indicadas, y el 12 contábamos, que hechas otras dos observaciones de satélites de Júpiter, y tomadas alturas correspondientes podríamos cerrar la cuenta de los relojes y continuar nuestras tareas hacia Valparaíso; pero las inmediaciones de novilunio, los vientos del N. y N.O. tempestuosos, la cerrazón y lluvia, frustraron nuestros conceptos, y así, sólo el día 15, pudieron conseguirse alturas correspondientes, con las que se cerró la marcha de los relojes embarcándose en la misma tarde todos los instrumentos astronómicos y quedando en un todo a verificar la salida al día siguiente.

Cuanto habían contribuído hasta aquí los tiempos y las circunstancias en darnos la esperanza bien lisonjera, de que se mirarían nuestras tareas como decorosas y útiles a la nación, otro tanto habían contribuído a enturbiarla, la conducta en este puerto de la tropa y marinería, a que en mucha parte contribuyó el vecindario de Chiloé, mediante su ninguna comunicación con la matriz, careciendo así de españoles nativos, lo que daba mucho realce, y particularmente a aquellos que quisiesen contraer matrimonio, reunidos por otra parte en las mujeres una suma mezquindad, y un apego a la lujuria común a todas las provincias del Perú, y en los hombres una ociosidad perenne, afianzada como es natural con el uso

continuo de bebidas fuertes, finalmente el marinero creyó hallar precisamente todos los resortes que contribuyen a formar su errada idea de la felicidad.

A las doce del 16 habíamos empezado la faena de desamarrarnos y con la marea de la mañana franquearnos hacia la boca del puerto y esperar allí sobre un ancla el viento favorable que esperábamos se declarase al mediodía, pero se mantuvo todo el día calma y algunas flojas ventolinas del N. y N.N.O. hasta la una y media de la tarde que aclaró el tiempo y llamó el viento al S.O. bonancible, el que intentamos aprovechar inmediatamente tanto más que a la sazón teníamos la marea favorable, y así nos levamos, pero a poco rato roló el viento de nuevo al O. con semblante calmoso, lo que nos precisó a volver a dar fondo en las inmediaciones del castillo de Yaqui. La noche fue de un todo calmosa, y en la siguiente mañana reinaron las ventolinas del N. y N.N.O. hasta la una de la tarde y casi al momento de empezar la marea favorable, se declaró el viento fresquito del S.O. con semblante hermoso, con cuyo motivo no diferimos un momento en dar la vela dirigiéndonos a pasar de cerca la punta del Mastelero, pero rolando muy luego el viento algo flojo al O. nos fue preciso virar en demanda de nuestro antiguo fondeadero. Ya próximos a la punta de Yaqui hallamos nuevamente el viento fresquito del S.O. por lo que volvimos a tomar las muras de babor con todo aparejo, y a acercarnos a la punta del Mastelero; pero de nuevo encontramos el viento del O. que nos obligó a navegar hacia los Farallones, y Doña Sebastiana. La marea nos detuvo considerablemente pero no obstante costeamos a tiro de fusil la punta de Yaqui por fondo de seis y siete brazas;

después ceñimos cuanto fue posible dando fondo finalmente a las tres de la tarde, con el ayuste en ocho brazas y en las mismas marcaciones en que habíamos fondeado la primera noche. La *Atrevida,* dio fondo a poca distancia de nosotros, la noche fue calmosa como las anteriores; en su principio se enmendó la *Atrevida* que había garrado anteriormente.

Amaneció con semblante hermoso, y como a las nueve de la mañana empezó a entablarse viento galeno de S.E. Inmediatamente se hizo señal a nuestra compañera de dar la vela disponiéndonos también para verificarla, pero como la marea era contraria, y con fuerza hasta la una de la tarde, se difirió el levar el ancla hasta las diez y media contando que el viento tendría bastante fuerza para aguantarnos en las inmediaciones de la punta del Mastelero hasta declararse la entrante que aprovecharíamos completamente. El viento se había mantenido por más de dos horas fresquito pareciendo querer tomar mayor vigor; a poco rato nos levamos, y a la media hora nos vimos entregados a unas ventolinas del E. y N.E. con las cuales a pesar de haber largado a toda vela no sólo podíamos lograr ventaja alguna, sino que la marea nos echaba considerablemente hacia la isla de los Cochinos obligándonos al mediodía a dar fondo en diez brazas de arena y casi a media boca, y como la posición no era nada ventajosa, determinó el Comandante ensendarse, lo que ejecutamos al anochecer, tendiendo espías largas, y después lo verificó con ellas mismas la *Atrevida,* quedando casi en la antigua posición, como a cuatro cables de distancia y al S.O. de Yaqui en donde permanecimos toda la noche que fue absolutamente calmosa.

Desde el 16 hasta hoy 19 no cesamos de trabajar en anclar, engañados de las apariencias del viento favorable; por la mañana reinaron ventolinas del 4º cuadrante, y un semblante hermoso acompañado de la marea favorable, hizo que a las dos de la tarde diésemos la vela.

A las ocho de la mañana estando los cielos sumamente despejados y teniendo un horizonte libre por alturas absolutas con el sextante, y hallándonos por otra parte en longitud segura las marcaciones referidas a nuestro plano del puerto, no se omitió ni en este día, ni en el anterior el examinar con este útil medio la marcha de nuestros relojes, y la exactitud de nuestras comparaciones, de donde se dedujo que el número 61 seguía su marcha determinada y la habían alterado considerablemente los números 72 y 13.

SALIDA DEL PUERTO DE SAN CARLOS PARA LA ISLA DE CHILOÉ.

Febrero 19. — Al mediodía empezando a vaciar la marea, suspendimos el anclote que el día antes nos había servido para enmendarnos, y virando después sobre el ancla, nos pusimos a la vela con los foques, velacho y sobremesana; suspendida la uña, largamos todo aparejo de bolina. El viento estaba fresquito del S.O. al O.S.O., pero refrescó con algunas fugadas, por el través del puerto Inglés o del Agüi.

En las últimas horas de la tarde, estábamos ya zafos de todas las tierras del puerto. El viento había abonanzado hasta quedarse cuasi en calma, y como la marea nos había acercado a la costa firme del N.

viramos en vuelta del S. y S.S.O. situándonos a la misma hora en el plano de Moraleda en la latitud 41º 35'00" y longitud occidental de Cádiz 67° 54'19".

Día 20. — Próximo al amanecer empezó el viento bonancible del O.N.O. el que ceñimos de la misma mura, pero a las cinco ya estaba al N. ¼ N.E., a cuya hora avistamos la tierra, y marcamos la punta Capitana al N. 10° E., el farallón más saliente al S. de los de Carelmapú al N. 62º E.; la punta de Cocotuya al S. 70º E.; las tetas de Cucas al S. 53º E., y la tierra más S. al S. 42º E. todo de la aguja. La garúa que siguió al momento con alguna cerrazón nos la hizo perder de vista, y al mismo tiempo se retiró una bandada innumerable de pájaros marinos de los que hemos tenido en el puerto y sus islas inmediatas.

La ventaja de andar de la *Atrevida* sobre nosotros en todas posiciones nos decidió a variar la línea de agua, pasando de la escotilla mayor a Santa Bárbara cuarenta lingotes, cien palanquetas de a seis y doscientos cuarenta balas del mismo calibre cuyo total peso es de noventa quintales.

Hemos comparado por medio de señales con pistolas nuestro reloj de Arnold número 61 con el número 10 de Berthoud de la *Atrevida,* uno y otro los de mayor confianza en los dos buques. Nuestro objeto es tener un comprobante recíproco de la buena marcha de los demás relojes, y en caso de que los tres varíen en igual sentido hallar por su medio las cantidades respectivas por las comparaciones a él; con este fin indica aquel buque la hora del número 10 al tercer pistoletazo y nosotros la del número 61 en el mismo instante; y como sabemos las diferen-

cias de sus movimientos llevamos sus cuentas como los demás y se consiguen los útiles fines que nos propusimos, sin necesidad de repetir diariamente la comparación, pues que no ha de servir la longitud que de él se deduzca sino en el último caso, o algún otro en que cualquiera duda fundada exija su apoyo para mayor seguridad. Nuestra situación al mediodía fue latitud observada de 41° 20' 28" S. y longitud de ....siendo declinación de la aguja ......

Día 21. — Continuó el viento fresquito del N.O. al O.N.O. pero se mantuvo el cielo y horizontes con celajería suelta hasta las últimas horas de la tarde que refrescando algo más se cerró por todas partes con mucha lluvia hasta las siete y media que repentinamente pasó al S.S.O. fresco, continuando el agua con mayor fuerza hasta la medianoche que era ya mucho menos, y al amanecer estaba claro por todas partes. La mar algo gruesa del S.O. y las apariencias del tiempo eran bellísimas. No viendo las tierras en las primeras horas de la mañana, a pesar de haber gobernado desde las ocho de la noche al N. ¼ N.O. nos pusimos al N. ¼ N.E. y pocas horas después al N.N.E.; últimamente a las diez se disipó una sombra que dudamos por algún tiempo fuese la costa, la que se dejó ver después mirándose bien todos sus puntos. Al mediodía fue nuestra situación en latitud observada de 40° 14'36" S. y longitud de .... siendo la declinación de la aguja ....

Día 22. — En la tarde medimos diferentes bases por corredera marcando en sus extremos todos los puntos más notables de la costa y tomando horarios. A las seis demoraba la punta de la Galera al N. 45°

E.; el cerrito más alto de los dos que están sobre ella al N. 52º E.; la punta Falsa al N. 48º E. Teníamos por el través una grande ensenada y en su medio una quebrada notable, que creímos la boca del río Bueno, al mismo tiempo enfilamos aquella primera punta con morro Gonzalo al N. 48° E.

El viento continuaba fresquito del S. al S.S.O., el cielo y horizontes empezaban a despejarse y a tomar el tiempo un alegre semblante; al ponerse el sol orzamos al N.O. ¼ N. quedándonos al N. 67º E. la punta Falsa, el cerro o punta de la Galera al N. 58º E., el montecillo alto sobre ella al N. 66º E. y morro Gonzalo al N. 56º E.

Al amanecer descubrimos la isla Mocha, demorándonos al N.N.E.; un momento después arribamos sobre ella haciendo el N.N.E. 5° N., y últimamente el N.a pasar libres del bajo o restinga que avanza de ella dos y media leguas al S.S.O.: a las nueve y media demorando el extremo N. de ésta al N. 67° E. orzamos al N.E. para reconocer la costa a satisfacción; a esta hora empezamos a medir una base para por ella situar la isla Mocha; a las nueve y tres cuartos un fuerte chubasco alteró el estado de nuestro aparejo, quedándonos con sólo las gavias y el trinquete, aquéllas sobre los amantillos, hasta las diez que pasando el viento del S. al S.E. fresquito forzamos nuevamente de vela; a esta hora se puso la señal de sondar y con 100 brazas no se encontró fondo; poco después se vio toda la costa de Concepción, cuyo extremo N. más saliente demoraba al N.N.E. A las once se puso la señal de tomar horario y medir bases; puesta la inteligencia en la *Atrevida* lo efectuamos, marcando desde ellos la isla Mocha, las tierras más salientes y las más notables

en la costa, manifestándose a este tiempo la punta baja de la isla, cuya tierra era amarillenta, semejante a una mancha que tiene en su medianía. Nuestra situación al mediodía era en latitud observada 38° 11'55" S., longitud ídem, siendo la declinación de la aguja por amplitud, 11° 50' N.E.

Día 23. — Al mediodía arribamos al N.N.E. y corrimos nuevas bases hasta ponerse el sol, a cuya hora nos pusimos al N.N.O. y andadas a este rumbo veintisiete millas, orzamos al N.O. ¼ N. haciendo las señales de variar de rumbo y la de acortar de vela; a la una y media se puso la de capear con la gavia y el contra foque, por considerarnos a una regular distancia de la isla de Santa María, que debíamos colocar en la mañana. A las tres y cuarto avistamos la tierra y, aunque confusamente, marcamos los más saliente al N., al N.N.E. y la isla al parecer de Santa María, como al S.E. A las cuatro habiendo amanecido ya no nos dejó duda alguna, y haciendo el rumbo del N.E. ¼ E. forzamos de vela, y a las cinco y media empezamos nuevamente nuestros trabajos, concluyéndose la última base a las siete y media, a cuya hora se largaron las insignias. La brisa estuvo muy fresca en la noche, pero por la mañana le teníamos muy manejable. A las nueve empezamos a bortejear para ganar el puerto, dando el correspondiente resguardo a los bajos de Marinas, y a las dos dejamos caer el ancla del S. y tendimos después la del N., quedando amarrados en esta disposición, en 5 ½ brazas de agua, fondo arena negra; el sencillo al S. hecho firme por el chicote, y el ayuste al N. a las 120 brazas, demorando la punta E. de la boca del puerto al N. 15° E., el extremo E. de la

Quiriquina al N. 17° E., el extremo O. de dicha, al N. 4° E. La punta O. del puerto al N. 4° O., castillo de Gálvez, al N. 60° O., el castillo de San Agustín situado al E. del pueblo, al S. 11° O., morro Tajado al E. de éste, al S. 18° E. todo de la aguja.

Hallamos en este puerto próximo a dar la vela para Valparaíso, el navío *Hércules* del comercio de Lima, que había tomado medio cargamento de trigo, e iba a completarlo al puerto indicado.

El Comandante del destacamento de Talcahuano vino inmediatamente a bordo en una falúa de la plaza, y le entregó al Comandante una carta del Gobernador Intendente de la plaza de la Concepción, el Brigadier D. Francisco Mata Linares, por la cual supimos se hallaba en la visita de la Intendencia, habiendo dejado sus órdenes para que nos suministrasen todos los auxilios que necesitásemos con más urgencia.

Por un oficio del Sr. Valio a nuestro Comandante, supimos las gracias que nos había prodigado S.M. con el ascenso al grado inmediato del mayor número de los oficiales comprendidos en esta expedición, haciendo también saber el Comandante a los que por su poca antigüedad no habían tenido parte en estas gracias, que S.M. los atendería oportunamente.

Día 24. — No es fácil el juzgar si en esta ocasión fueron mayores en nosotros los sentimientos de regocijo a los de agradecimiento y deseo de corresponder a la real magnificencia lo mejor que nos fuese posible.

Por ausencia del Gobernador Intendente mandaba a la sazón la plaza de Concepción, el Coronel de

estas compañías de Dragones D. Pedro Quijada, quien además de enviarnos a bordo varias especies de refrescos, agasajó al día siguiente varios oficiales de una y otra corbeta, que pasaron a la ciudad a cumplimentarlo.

Día 25. — A nuestra llegada empezaban apenas a respirar los moradores de la Mocha o Nueva Concepción de los funestos estragos de una epidemia de viruela que entre la ciudad y contornos había arrebatado casi instantáneamente sobre dos mil quinientas personas sin perdonar sexo, edad y calidad como hasta aquí esta provincia se había siempre hallado libre de tan funesto azote. Luego que conocieron las ventajas de la inoculación, fue menos la ruina, pero a este tiempo habían perdido ya muchos la vida, y las facciones del bello sexo verdaderamente apreciables en esta provincia, habían sido en mucha parte víctimas de la misma peste.

Como el tiempo estaba tan hermoso, procuramos no perder momento alguno y así lo aprovechamos en sondar la bahía, y en la colocación de los bajos que se hallaban entre Talcahuano y la Quiriquina, para lo cual estaban apostados dos teodolitos en el morrito de Talcahuano, y en la batería de Gálvez, adoptándose el método de D. Vicente Tofiño, con señales en la lancha de sonda y correspondencia de horas entre éstos y los dos puntos de marcaciones.

Día 26. — Se tomaron alturas correspondientes en el cuarto de círculo grande referidas antes a nuestro cronómetro Nº 72 que a este fin se había conducido a tierra, y por señales de pistoletazos se compararon los de una y otra corbeta. Al principio de la noche

se tomaron algunas alturas meridianas de estrellas para la determinación de la latitud, estando situado nuestro cuarto de círculo con la tienda del observatorio en una plazuela inmediata a la casa del cura, y en el mismo paraje donde había observado Mr. Dagelet. La neblina imposibilitó así en esta noche como las dos anteriores el observar una ocultación de estrellas por la luna y dos eclipses de satélites de Júpiter que nos hubieran dado nuevos resultados para la longitud de estas costas.

Día 27. — Sopló con bastante fuerza el viento del N. acompañado con mucha lluvia y mar, lo que imposibilitó la salida del *Hércules* que la había emprendido.

Día 28. — En esta noche se pudieron lograr alturas meridianas de las estrellas, para la determinación de la latitud del observatorio, tomadas al N. y al S., y al siguiente pudimos por alturas correspondientes tener segunda época para la determinación de la marcha de los relojes.

Marzo 1º — Los Sres. Quintano y Bauzá salieron con el bote a la isla de la Quiriquina, con el objeto de hacer marcaciones en el extremo de Talcahuano y en varias puntas de la isla, permanecer allí la noche, y en la mañanita con la calma, aprovecharla sondando prolijamente las inmediaciones de la isla y particularmente la boca Chica o canal del S., lo que consiguieron felizmente sondando también por la banda exterior.

Día 2. — El Guardia Marina Alí se empleó en sondar las inmediaciones de la costa del S. hasta Penco y cerro Verde.

A las siete de la mañana ayudados de nuestra lancha y favorecidos de un tiempo sumamente despejado y favorable, había dado la vela para Valparaíso la corbeta *Atrevida,* con el objeto de trabajar en el catálogo de estrellas meridionales, conducir una serie de triángulos hasta Santiago, y hacer las demás observaciones físicas y astronómicas, que la ocasión proporcionase, para cuyo efecto pasaron los mejores instrumentos, y el Teniente de fragata Vernacci, y el de navío Valdés, para recopilar en Santiago las noticias antiguas y modernas que allí hubiese.

Día 3. — Para que nosotros pudiésemos también dar la vela con la mayor celeridad, dispuso el Comandante repartir el trabajo por trozos, los unos en todo el reconocimiento de la bahía, ríos, etc., y el Comandante con Bauzá, al examen del puerto de San Vicente y demás operaciones geográficas que nos faltaban; al mismo tiempo pasaron algunos marineros a la Quiriquina a hacer carbón.

Día 4. — Concluído por el Comandante aquel trabajo, emprendimos el reconocimiento y situación del puerto de Caliumo, que dista de la Mocha como doce leguas, y al N. de la ensenada de Talcahuano. Lo sondaron con las balsas de cuero de lobo; el fondo y las demás calidades de este puerto (según nuestro Comandante) parecen realmente convidar a hacer escala en él. Todo buque que en el invierno se sotaventée del puerto de San Vicente, y necesitase asilo o refrescos, el cual abunda de comestibles, la aguada muy próxima, y a corta distancia se dejan ver los montes llenos de maderas de construcción, y al parecer exquisitas.

En los días 5, 6 y 7, se examinó la marea, la variación de la aguja, se concluyó la aguada, y se recibieron algunas pipas de vino; de suerte que ya estábamos en disposición de dar la vela, y así nos despedimos del Sr. Gobernador Intendente y demás jefes militares de la plaza.

Día 8. — En la mañana se retiró la gente que se hallaba en la Quiriquina, y se acabó de recibir el vino de una y otra corbeta. Aunque se intentó ratificar con alturas absolutas tomadas a bordo, la marcha de los relojes, fue inútil esta empresa por los malos horizontes, por lo calimosos, como también por los balances y otros accidentes del buque.

Día 9. — A las nueve de la mañana pasó a tierra el Comandante con su sextante de la mayor confianza, y con el cronómetro número 72 al que debían compararse los otros relojes. Se tomaron a toda satisfacción dos series de horarios, la una antes y la otra después de las comparaciones, las que se reunieron a las tomadas anteriormente de cuyos datos se estableció el movimiento de ellos.

La latitud del observatorio de Talcahuano por diferentes alturas meridianas tomadas al N. y al S. fue de 36º 42' 28" la variación de la aguja observada en teodolito de 15º 29' N.E. y el establecimiento de la marea en los días de oposición a las diez horas cuarenta minutos de la mañana. Su mayor elevación de cinco y medio a seis pies.

Nuestras observaciones convenían con bastante aproximación, con las de Mr. Feuillet el que determinó a la ciudad de Penco la latitud de 36º42'53" y la longitud occidental de París de 75º 32' 30" que se

diferencian de la occidental nuestra de Cádiz de 66º 56'30", veintidós segundos aquél al Oeste.

La marcha examinada y hallada uniforme en los relojes marinos, la sugestión misma a las observaciones hechas en Chiloé, nos indicaban de que no debíamos desconfiar de nuestro trabajo y determinación, la que por otra parte podríamos referir a las observaciones hechas por Mr. Dagelet astrónomo embarcado en los buques del conde de La Pérouse.

Se había experimentado desde los primeros días de nuestra llegada a este puerto una deserción en ambos buques que debía sorprendernos, con tanto más motivo cuanto que además de habérseles manifestado a todos las funestas consecuencias a que se exponían, lo verificaban aquellos de quienes se tenía mayor confianza, que parecían los más seguros y que hacían mayores sacrificios. Dos artilleros de brigada de la *Atrevida,* uno de la *Descubierta,* a más un soldado y cuatro artilleros de mar que ya componían un número no indiferente de desertores atraídos sin duda del halago engañoso de los ricos rodeados de la desidia, y de unas preeminencias no conocidas en Europa.

Nuestro Comandante ofreció con el objeto de cortar semejante abuso, treinta pesos por cada desertor nuestro que se entregase, y como en los buques de comercio había igual desorden, ofreció también diez pesos por cada uno que se nos entregase. El señor Gobernador Intendente hacía por su parte los mayores esfuerzos, coadyuvando a este importante ramo de disciplina y buen orden, y en efecto, aunque no se consiguiese el apresar individuo alguno de nuestros armamentos, pudieron a lo menos alcanzarse dos desertores de buques mercantes.

Acompañaron a este bordo al señor Gobernador Intendente varias personas de las principales de Concepción, las que nos favorecieron desde las primeras horas de la mañana, hasta las últimas de la tarde; se les enseñó toda la corbeta, se destiló agua salada y fuimos finalmente algunos oficiales a acompañarle a caballo largo trecho.

La atención y obsequio de todas estas gentes y la amistad fina de los señores, el Coronel D. Pedro Quijada y del Teniente Coronel D. Juan Zapatero, tendrán siempre en nuestra memoria un lugar bien distinguido y un deseo de corresponderla.

SALIDA DE TALCAHUANO PARA JUAN FERNÁNDEZ Y VALPARAÍSO

Marzo 10.—Al amanecer con viento fresquito del S.O. suspendimos el ancla del N. y poco después empezamos a virar de la del S. y estando casi a pique quedó el viento calma, en cuyo concepto suspendimos la faena.

Continuó la calma hasta las tres y media de la tarde que entablando de nuevo, viramos del cable del S. y levada el ancla dimos la vela con los foques, velacho y sobremesana, y dando los correspondientes resguardos a los bajos de Mariano, conseguimos a las seis estar ya franqueados, marcando a esta hora Quiebra Ollas, al S. 36° O., punta N.O. de Talcahuano al S. 24° O., punta S.O. de la Quiriquina S. 9° E. y punta de la Lobería al S. 82° E., con cuyas marcaciones nos situamos en el plano de Moraleda, en

latitud de 36° 29'30" S., longitud occidental del puerto de Talcahuano 0°4'28" y occidental de Cádiz 67°07'13",

Día 11. — El viento se mantuvo frescachón, y una mar gruesa del N. y de S.O. nos tenía sumamente inquietos con unos balances tormentosos, que sólo podía hacerlos llevaderos un andar de siete y ocho millas, que nos proporcionará en mi concepto avistar la tierra en el día de mañana, suponiendo la distancia del señor Ulloa de noventa y dos, dos tercios leguas. Al mediodía observamos en latitud de 35°15' 15" S. y longitud de 68°21'21", siendo la declinación de la aguja por amplitud, 13°46'30" N.E.

Día 12. — El viento continuó frescachón hasta las tres de la mañana que cedió algún tanto, siendo la mar ya menos gruesa. Nuestro rumbo ha sido constantemente desde la salida al O.N.O.S.O. de la aguja. Los cielos y horizontes cubiertos de celajería; no obstante a la seis de la mañana avistamos la isla como de seis o siete leguas, demorándonos al O.N.O., con cuyo rumbo a las nueve y media como a tres leguas de distancia empezamos a medir bases, marcando desde sus extremos los puntos más notables y observando al mismo tiempo horarios.

Concluída la base nos atravesamos con el objeto de observar la latitud, porque navegando nos lo impedía la isla cubriéndonos el horizonte, cuya observación de latitud fue de 33°49'40" S. y longitud de 71°29'40", siendo la variación de la aguja 14°00' N.E.

Día 13. — Continuamos al mediodía con viento bonancible, la mar llana, el cielo y horizontes cubier-

tos de celajería, costeando la isla avistada por su parte del O. a corta distancia. Poco después medimos bases y se tomaron horarios para establecer dicha isla, dirigiendo al mismo tiempo el rumbo a la de más afuera, la que avistamos al amanecer como a distancia de seis leguas; a poco rato se avistó la de más a tierra; continuamos al mismo rumbo hasta las seis y media que se marcó la punta E. de aquélla al S. 70º E., el extremo del O. al S. 76º O. y la medianía de ésta al N. 68° E. A esta misma hora nos pusimos al N. corriendo una base y tomando horarios para establecer la de más afuera, hasta las once que concluído el trabajo, nos pusimos en demanda del extremo de Ayunque con rumbo del E.N.E. 5° E., todo de la aguja.

Resulta por nuestros trabajos al mediodía de hoy, la latitud de la Poblada de Juan Fernández o de más a tierra de 33°40' S. y su longitud occidental de Cádiz de 72°03'32", distancia de ésta al puerto de Talcahuano noventa y cinco tres cuartos leguas. En nada conforme con la que establecen los señores Anson, Carteret y Moraleda, diferenciándose el primero ocho un tercio leguas, el segundo veintiséis tres cuartos y el tercero dieciocho, mayor distancia de lo que realmente está muy al contrario el señor Ulloa, aunque en el mismo sentido sólo se diferencia de tres leguas. La de más afuera queda situada en latitud de 33°37' 33" y longitud occidental de Cádiz 73°47'18", distancia de una a otra veintiséis un tercio leguas, menor de ocho leguas de la que determinan aquellos señores.

Parece que sin tacha de temerarios, podemos preferir nuestros trabajos a los de aquéllos, ya por la confianza que merecen nuestros relojes, después de

un arreglo prolijo en el puerto de San Carlos, ya porque las circunstancias del tiempo nos han proporcionado hacerlo con la mayor confianza, observando a su vista longitud y latitud con excelentes instrumentos, que en aquel tiempo, los unos no eran conocidos y los otros no estaban perfeccionados.

La isla Poblada es de una altura más que regular, aunque muy desigual por sus extremos, particularmente el del N. cuya tierra es bastante baja y unos mogotitos que a la distancia de seis leguas parecen islotes. Algo más al N. tiene uno bastante remarcable; la boca de la bahía está al N.E., la isla corre E.O. y puede verse a distancia de veinte leguas con un buen horizonte. La de más afuera es igualmente alta pero casi toda igual, excepto la parte N. que es algo baja corre N.S. y puede verse probablemente a la misma distancia. Tiene fondeadero próximo a la punta S. pero muy malo, en cuyo paraje fueron inmensos los trabajos que padeció el capitán Carteret, después de los cuales consiguió hacer alguna aguada y reponer su equipaje que le tenía lleno de escorbuto. Nuestra posición al mediodía fue en latitud observada de 33°32'19" S. y longitud de 72°35'47" siendo la declinación de la aguja 13°30' N.E.

Día 14. — El viento se mantuvo bonancible por el O. y O.S.O. hasta las diez de la mañana que pasando al S.S.E. fresquito conseguimos perder de vista la tierra con rumbo del E. ¼ N.E. Las apariencias del tiempo eran bellísimas, los cielos y horizontes estaban despejados, el temperamento bastantemente agradable y la mar algo gruesa.

Al mediodía observamos en latitud de 33°24'20"

S. y longitud de 70°20'47", siendo la declinación de la aguja por azimutes, N.E. 13°30'.

Día 15. — Aunque todas las apariencias del tiempo nos afirmaban la continuación del viento S.S.E. que a la sazón era frescachón, no obstante temorosos de que rolase al S.E. gobernamos al E. 5° S. para situarnos así por latitud de 33°30'; éstos al S. de la rada de Valparaíso. Los cielos y horizontes se mantenían despejados, el viento era recio y la mar muy gruesa. Era nuestra situación al mediodía en latitud observada de 33°37'18" S. y longitud de 67°24'47" siendo la declinación de la aguja de N.E. 13°00'.

Día 16. — El viento se mantuvo por el S.S.E. frescachón hasta la medianoche que rolando al S. O. quedó bonancible y poco después calmó, hasta las seis de la mañana que entablando por el N.O. refrescó nuevamente.

Como el plano de Moraleda nos situaba a la medianoche, a la distancia de ocho leguas del fondeadero, nos atravesamos con la gavia, con ánimo de marear a las dos, como en efecto lo ejecutamos con el objeto de amanecer próximos a la boca, pero fue muy al contrario, ni señal de tierra teníamos a aquella hora, ni aún al mediodía. Con este motivo, después de varias reflexiones inferimos que el arrumbamiento que supone a la costa, no es el que realmente tiene, muy al contrario debe hurtar mucho más para el E. desde Concepción a Valparaíso, lo que rectificaremos a nuestra llegada con los resultados de nuestros compañeros. Al mediodía observamos la latitud de 33° 00'16" S. y longitud de 65°05'16", siendo la declinación de la aguja N.E. 14°00'.

Día 17. — Ya alcanzábamos un horizonte bastante extendido y no obstante la tierra no estaba a la vista, de cuyo accidente inferimos ya sin el menor recelo de equivocación, no sólo que estaban afectadas de un error muy considerable y en contrario sentido las longitudes asignadas en el conocimiento de tiempos a la Concepción y Valparaíso, sino que también siguiéndolas servilmente Moraleda, tal vez contra lo mismo que había visto, resultaba en su carta enteramente errado el arrumbamiento de este trozo de costa.

Poco después de mediodía retrocedió nuevamente el viento al N. y los horizontes del E. se cerraron con mucha calima, haciéndonos por consiguiente ya casi imposible el avistar la tierra, y el no caer a sotavento del puerto antes que nos alcanzase la noche; pero a las dos de la tarde se dejó ver la tierra muy confusa. Era bastantemente alta, distaría como seis leguas, y su figura a medida que nos íbamos acercando, se nos representaba ser la inmediata a la punta de Corocimilla; a las cuatro demorándonos al E. corregido distancia de cuatro y media leguas, observamos longitud occidental de Cádiz de 63°38'26".

Poco antes de ponerse el sol y ya próximos a dicha punta viramos por avante largadas ya las insignias para que los vigías de Valparaíso nos reconociesen. Luego navegamos sobre las principales unas cuatro leguas al cuarto cuadrante con viento bonancible del N.N.E. y últimamente pairamos sobre las gavias de la misma vuelta, hasta las dos y media, a cuya hora ceñimos de nuevo al E.N.E. y E. para amanecer algo al N. y muy inmediatos a la boca del puerto.

Efectivamente era agradable nuestra posición al amanecer, no distábamos de ella sino unas tres le-

guas, y a pesar del tiempo calimoso, veíamos clara toda la costa a una y otra parte. Nuestro rumbo era al E. con viento del N.N.E. el que nos permitía coger el puerto del mismo bordo.

Después de todas nuestras expectativas, el viento ya calmoso y con ventolinas variables desde el N. al N.E. nos obligaron a variar tres veces de mura y la última sobre el mismo puerto, pero la excelencia de andar de la corbeta, y el anhelo de aprovechar toda ventolina, nos proporcionaron finalmente el entrar en la bahía como a la una y media, y poco después dar fondo a un ancla en siete brazas cascajo, demasiado inmediatos a la punta de la Batería Vieja, paraje en que corren gran riesgo los cables.

Se hallaba fondeada ya en el puerto la corbeta *Atrevida* desde el día 11 la que había padecido muchas calmas en su travesía; en la que además de la niebla detuvieron su navegación la mala posición de la costa en la carta de Moraleda. A esto se les agregaba una gruesa mar del S.O. que no sólo les hacía imposible el conservarse siempre a la vista de la costa, sino también haberse vuelto cuasi por dos ocasiones precisado a dar fondo a un anclote, por descaecer excesivamente sobre la tierra. A pesar de todo pudo conseguir trazar con toda confianza la costa desde la Quiriquina por las bocas del río Itata, hasta la ensenada del Cerro; inmediaciones del morro de Topocalma, este mismo morro, los bajos de Rapel, las playas de Cartagena y finalmente el trozo comprendido entre las puntas de Coroumilla y los Ángeles. Todas operaciones sumamente interesantes, que hacían tanto más honor al Comandante de la *Atrevida,* cuanto mayores habían sido las dificultades que debía allanar, respecto a los tiempos.

Día 18. — El observatorio estaba perfectamente establecido, el péndulo estaba en movimiento desde los primeros días, y el cuarto de círculo armado, de suerte que sólo las cerrazones y nieblas eran el obstáculo para que no se hubiese ya emprendido el proyectado catálogo de ascensiones netas, y declinaciones de las estrellas meridionales.

Día 19. — Pocos días antes habían dado la vela con carga de trigo para Lima, los navíos de aquel comercio, el *Valdiviano* y el *San Miguel,* y se aprestaban a verificarlo con igual carga los nombrados *Aguila* y *Hércules,* actualmente surtos en la bahía, cuyos capitanes y maestres vinieron a presentarse inmediatamente.

En la mañana, puesta la tropa sobre las armas, fueron dos oficiales a ambos buques mercantes y trajeron a bordo sus tripulaciones, y por ausencia de sus capitanes y pilotos vinieron los contramaestres, a la vista de los cuales y por mano de sus propios marineros se dieron cincuenta azotes a un desertor, pues que había alguna duda real en la deserción del otro; amonestándosele al mismo tiempo a todos, de no entregarse al desorden y de ser subordinados y puntuales a su deber, si no querían ser severamente castigados en nuestros buques, y con el mayor rigor.

El día estuvo calimoso, y entre ambos buques trabajamos en mejorar nuestros amarraderos, a cuyo fin esta corbeta abatió entre ambas amarras del N. y S., quedando con cien brazas del ayuste al N. y el sencillo sobre un ancla al S., engalgada ésta con un anclote estacado en la playa.

Tales precauciones son necesarias y a veces poco útiles, en un paraje que la sola necesidad ha hecho

llamar puerto. La *Atrevida* tenía su cable del S. amarrado en tierra, y al N. un ancla y un anclote, éste con el objeto de tender segunda ancla siempre que el viento lo exigiese; los buques en nueve o diez brazas, las anclas de afuera en veinte o veintidós.

Día 20. — En la mañanita salió nuestro Comandante con el de la *Atrevida* para Santiago, capital de este reino de Chile, dejando el mando a los Tenientes de Navío Tova y Novales, y el del observatorio a los de la misma clase Galiano y Concha.

En la misma noche hubo dos observaciones de los satélites de Júpiter, que tal vez podrán tener las correspondientes en algún observatorio de Europa.

Comparadas estas observaciones a las tablas, resulta la longitud de nuestro observatorio de Valparaíso, occidental de Cádiz, para el promedio de las emersiones .... 65°33'45"
Por los relojes de la *Descubierta* .... 65°32'30"
Y por los de la *Atrevida* .... 65°33'50"

Cuyos resultados afianzaban nuestras determinaciones desde Chiloé, y daban ya a la obra toda aquella solidez que debíamos apetecer. Subsistía entre la longitud de nuestros relojes y los de la *Atrevida,* la misma diferencia que antes habíamos advertido en Talcahuano, determinándose atenernos a la nuestra, dependiente principalmente del cronómetro número 61, para que el pormenor de los puntos salientes de la costa, determinada sobre él, no debiese reformarse hasta determinar la verdadera longitud de uno u otro puerto, por las observaciones de satélites de Júpiter, correspondientes a las nuestras.

Día 21. — Siguen las tareas del observatorio; el tiempo hermoso y el cielo a veces cubierto de celaje-

ría. En las primeras horas de la mañana pasé a la playa del Almendral acompañado de Don Felipe Bauzá, con el objeto de levantar el plano del puerto, lo que verificamos con efecto en la misma mañana.

En los días 22 y 23 nos empleamos en sondar toda la bahía, ejecutándolo con la mayor escrupulosidad. En este mismo día recibimos la orden los Sres. Quintano, Vernacci, Bauzá y yo, para pasar luego a la capital, conduciendo al mismo tiempo una colección de instrumentos astronómicos y geodésicos, varias banderas, y el reloj número 105 del Comandante de la *Atrevida*. En consecuencia, en la madrugada del 24 nos pusimos en camino y en la misma comimos en Casa Blanca, en donde armamos el cuarto de círculo, observándose en la noche la latitud por el pase de estrellas, por el meridiano del N. y S. por si se siguiese la cadena de triángulos hacia la capital, en donde llegamos al 26 por la mañana.

El camino desde Valparaíso a Santiago casi todo pedregoso y lleno de vueltas, atraviesa tres hileras de montes que aumentan considerablemente su elevación a medida que se aproximan al pie de la cordillera. La primera llanura es de bastante extensión y aprovechada, aunque no mucho, en pastos o en siembras. El lugar de Casa Blanca hace más amena y útil la segunda, si se exceptúan los valles de la Viñilla y Puanghi, entre ambos de muy corta extensión. El tercer llano es el hermoso valle que baña el Usapocho, y en donde a las faldas de la cordillera está situada la ciudad de Santiago. No excede todo el camino de veinticuatro a veintsiéis leguas, aunque los naturales la suponen treinta y seis; de suerte que puede inferirse que aquellas leguas están con las de España en la razón de 1 $^{11}/_{25}$ mayor aquéllas que

éstas; su dirección del camino es del E.S.E. al S.E. ¼ E., inclinándose no obstante algunas veces hacia el E. Los particulares que tienen haciendas en este tránsito, suelen alojar los pasajeros con aquel espíritu de hospitalidad, que tan preciosas raíces ha echado entre los habitadores de estas regiones. El suelo cuya fertilidad no es fácil describirse, contribuye mucho a que el pasajero disfrute de aquella abundancia, que tantas veces inútilmente anhela.

No es fácil describir con la extensión correspondiente, la actividad y bondad del Sr. Capitán General, el obsequio y amistad que generalmente hemos recibido de todas estas gentes, con particularidad los señores Lastra, Alcalde, Bustamante y Cotapús.

El preciso desarreglo de horas en el comer y dormir, que debía naturalmente derivar de nuestras operaciones en esta capital, la indispensable necesidad de habitar todos juntos para combinar mejor los trabajos, persuadió a nuestro Comandante a no aceptar los ofrecimientos generosos, así del Sr. Capitán General, como de algunos de los vecinos principales para hospedar en sus casas, en cuyo concepto se tomó una vivienda en una casa, hacia el centro de la ciudad y con patio suficiente para alcanzar la mayor parte del cielo.

El día 27 después de nuestra llegada, se emprendió inmediatamente el trabajo, y al día siguiente se dedujo la longitud de esta capital según el número 105, occidental de Cádiz de 64°26'59"; sucesivamente se emprendió por una base y los ángulos medidos así en sus extremos, como en las cimas de los cerros inmediatos de Santa Lucía, San Cristóbal y Renca, trazar el mapa de todo el valle, y de la ciudad. La latitud, la marcha del reloj y la variación de la aguja

en teodolito fueron las ocupaciones de Don Juan Vernacci, mientras que Valdés, Quintano y yo, extractábamos una porción de papeles interesantes, no menos en cuanto a la navegación, que al estado político actual de este reino. Los señores Comandantes además de atender a sus penosas ocupaciones, no dejaban también éstas ayudando y trabajando hermanablemente.

Abril ..... — El Jueves Santo se concluyeron nuestras tareas geodésicas, y en los días dos y cuatro se observaron en la noche las emersiones del primer satélite de Júpiter, y en la mañana del siete salimos de nuevo para Valparaíso, a donde llegamos el día ocho.

Resultan por nuestras observaciones en el observatorio de Santiago, la latitud de seis estrellas, igual número al N. que al S. de 33°26'16"; longitud occidental de Cádiz por el promedio de las observaciones de satélites 64°37'45". Por el reloj número 105, según su último movimiento establecido 64°25'39". Variación de la aguja en el teodolito N.E. 13°20'00".

Día 9. — Con la llegada del correo de Buenos Aires, logramos ver el diario del piloto Don José de la Peña, cuyos accidentes después de nuestra separación en puerto Deseado, habían sido sumamente interesantes y útiles a nuestra expedición. Fondeó en el puerto de San Julián, y en el río Santa Cruz; desde este último paraje había enviado por tierra a reconocer el río Gallegos, y en todos aquéllos había logrado una estrecha y continua comunicación con los patagones, poniéndolo así en situación de cerciorarse que no había establecimiento alguno extranjero en

aquellas costas; sólo sí que existía entre unas tribus patagones, un joven inglés al parecer fugitivo, y que esta nación había intentado años antes, aunque infructuosamente en el río de Santa Cruz. Reconoció a su regreso el bajo Bellaco y muchos balleneros ingleses, franceses, y realistas americanos; alcanzando el puerto de Montevideo con el palo mayor sentido y con algunos riesgos, pero la gente en muy buen estado.

Día 10. — Don Tadeo Haenke, nos alcanzó en Santiago, después de haber tenido la mortificación de llegar a la isla de León, dos horas después que las corbetas habían salido de la bahía de Cádiz. Debió embarcarse para Montevideo en una embarcación del comercio, en la que próximo ya al puerto tuvo la desgracia de naufragar hacia la punta de las Carretas, únicamente por impericia del capitán o piloto.

Ocho días habían también dejado las corbetas aquel puerto; así le fue preciso presentarse al señor Virrey, pidiendo las órdenes y auxilios necesarios para continuar su derrota en busca nuestra, empleándose en el camino en su ramo de naturalista botánico, a que está comisionado en el servicio de S. M. Católica.

Se intentó también examinar la elevación del terreno de Santiago, y aún de los montes inmediatos, por medio del barómetro del Sr. Magallanes, pero tuvimos la desgracia de que se nos rompiese al tiempo de conducirlo, y fueron por consiguiente infructuosas las observaciones correspondientes que se siguieron a la orilla del mar en Valparaíso, no obstante, de cualquier modo no debe quedar duda, que aquel terreno está elevado considerablemente sobre el nivel del mar, según lo vimos antes que se rompiese, y que lo rectifican también el mismo camino.

Día 11. — Cuando llegamos a Valparaíso encontramos concluída toda la aguada de ambos buques, acopiado todo el carbón y recompuestas casi de un todo las pequeñas averías en los zunchos de los botalones de la *Descubierta,* que había producido en la tarde del Jueves Santo un abordaje de ambas corbetas, por haberle faltado a la *Atrevida* su amarra del S., con la excesiva fuerza de las rachas de aquella parte.

El desorden, deserción, poco amor al servicio de su patria, a S.M. y la equivocada felicidad que creen hallar en cualquiera parte de la América los individuos del equipaje y tropa, llenaría mucha parte de nuestro diario, si en todos los puertos hablásemos de ellos; y así para evitar esta infructuosa noticia, bastará el contraerse a lo dicho anteriormente, de los de esta clase.

Día 12. — Como en los puertos siguientes hasta Lima, la leña y la aguada serán en sus acopios sumamente difíciles, completamos ésta con barriles desde la misma fuente de la plaza, y aquélla se compró a un particular, la que se repartió 200 quintales en la *Descubierta,* 320 en la *Atrevida,* de suerte que el día seis ya estábamos en disposición de dar la vela, faltándonos a la sazón veintiún hombres de su armamento a la *Atrevida* y quince a la *Descubierta.*

Día 13. — En la costa siguiente hasta Lima, cuyo reconocimiento era sumamente interesante para la navegación nacional, sabíamos que las nieblas eran muy comunes en esta estación y que probablemente podría atrasar mucho nuestro viaje, y exponernos a errores considerables, particularmente en las entradas

de los puertos. En este concepto, determinó nuestro Comandante llevar un práctico de la costa, el que con efecto se encontró a D. Domingo Velázquez, que mucho tiempo había sido capitán de los buques mercantes, el cual se convino a servir en aquella clase, asignándole el sueldo de cincuenta pesos, según reglamento del Perú.

Día 14. — Al mediodía regresó D. Antonio Pineda, quien había emprendido antes un viaje hacia las inmediaciones de Santiago, una excursión a las minas de San Pedro Nolasco, y al volcán inmediato. Las observaciones físicas y adquisiciones de historia natural acreditan su actividad e inteligencia en esta ocasión, con el mismo celo que lo había acreditado en las demás tierras que hasta aquí se habían reconocido.

Con el objeto de coordinar una parte considerable del trabajo hecho hasta aquí, y reconcentrarlo en la *Descubierta,* dispuso el Comandante trasbordase a esta corbeta el Teniente de Navío Galiano, y en su reemplazo pasase a aquélla el de fragata Don Francisco Viana.

Se aprovechó toda la noche en observaciones celestes, y por la mañanita se embarcaron todos los instrumentos astronómicos, cerrándose la cuenta de los relojes marinos, ý ya todos a bordo esperando el menor soplo de viento favorable para dar la vela.

SALIDA DE VALPARAÍSO PARA COQUIMBO

Abril 14. — Aunque al amanecer estaba todo cerrado de niebla y sin viento alguno, nos dispusimos no obstante a dar la vela imitando a la *Descubierta,* que desde muy temprano empezó la faena guindando los masteleros de juanetes, cruzando sus vergas, izando las mayores y tirando pieza de leva. Poco después suspendimos el anclote que teníamos dado al N. en ayuda del cable, y sucesivamente quitamos la malla al de S. que tenía hecha a un ancla de tierra, quedándonos con un calabrote a esta parte.

Al mediodía no esperábamos ya otra cosa, que un soplo de viento para dar la vela, lo que verificamos a las cuatro con una ventolina del S.E. ayudados de remolques y a imitación de la corbeta comandanta, que seguíamos por la popa a corta distancia.

Ya fuera del Castillo Viejo o de San Antonio largamos los remolques, metiendo a la sazón la lancha, y poco después el bote. A las seis se marcó la Punta con al N. 21° E., la de los Angeles al S. 68° O., la Baja al S. 44° O. y el Castillo Viejo al S. 7° E. todo de la aguja, con cuyas marcaciones nos situamos en latitud de 32°56'30"S. y longitud occidental de Valparaíso de 0°1'50" y occidental de Cádiz de 65° 31'30".

Anocheció todo cargado de niebla, la tierra sumamente tomada, y ventolinas variables del segundo cuadrante. En los mismos términos amaneció, hasta que a las ocho refrescando algún tanto el viento por el S. despejó, y marcamos la tierra más saliente N. al N. 64° E., la boca del puerto de la Herradura al E.

3° S. y la tierra más S. al S. 70° E. distancia de la costa del través de cinco a seis leguas. A la misma hora empezamos nuestras generales tareas midiendo bases por correderas, marcando desde sus extremos los rumbos más visibles de la costa, y calculando con la mayor escrupulosidad rumbo, y distancias navegadas.

A las diez varió el rumbo la *Descubierta* gobernando al N. ¼ N.O. verificándolo nosotros inmediatamente en cuyo rumbo corríamos un paralelo a la costa y dábamos resguardo al bajo de Quintero.

Día 15. — La mucha celajería, y densa niebla, no nos ha permitido ni tomar horario, ni observar la latitud, nuestros rumbos variaban con relación a las bases según la diferente configuración de la costa.

Desde la punta S. de la Herradura, que es baja y de piedras sigue la costa al N. de una altura muy mediana, la punta S. o caleta de Quinteros, es pequeña y cubierta de arrecifes. Desde este paraje es ya la tierra de una altura regular hasta la punta de la Ligua que es baja y rodeada de islotes, elevándose inmediatamente de nuevo hasta formar una montaña de bastante elevación, al S. de la cual queda el puerto del Papudo.

Entre la punta de la Ligua y la del N. de este nombre, se interna próxima a la primera una ensenada al S. siendo la costa de este paraje para el N. bastante desigual y baja, inmediata a la orilla. Nuestra situación al mediodía por estima fue en latitud de 32°35'45" S. y longitud occidental de Cádiz 65° 30'30".

Día 16. — Continúa la mucha celajería, densa niebla, el viento bonancible del S.S.E. y alguna mareja-

dita del S. Nuestros rumbos variaron según la configuración de la costa, a vista de la cual continuamos las generales operaciones.

Luego que anocheció, variamos de rumbo gobernando al N.N.O. 5° O. con el cual barajábamos la costa a distancia de dos y media a tres leguas, hasta que a las doce y media nos atravesamos mura estribor, habiendo precedido la correspondiente señal.

Como la mucha cargazón de la tierra nos privaba el verla a una distancia regular, se calculaba ésta con el objeto de amanecer a la vista de aquélla en que se habían concluído las marcaciones, y en su consecuencia marcábamos muy próximos al día siguiendo nuestras diarias operaciones.

Desde la punta del Gobernador, que es de mediana altura y en la que se eleva un monte bastantemente alto, continúa la costa formando una grande ensenada en el puerto de aquel nombre, terminado en la punta de la quebrada del Negro, que es algo baja y saliente a la mar. Desde ésta sigue otra ensenada que termina también en punta baja, y está rodeada de piedras, después sigue otra pequeña, y más al N. está la de Unchali en la que hay una pequeña población, donde puede hacerse aguada. La punta N. de ésta es de mediana altura, y escarpada, al S. de ella hay unos médanos de arena bastantemente notables, y otros al S. de la población, que, aunque chicos, son bien visibles. Desde la punta N. de Chocali, se interna la costa al E.N.E. formando una pequeña ensenada cuya punta E. es algo escarpada y de color rojo; al E. de aquélla hay un islote de regular altura continuando la costa baja y escarpada hacia la orilla, y en lo interior montuosa con muchas quebradas y no menos llanuras. Los altos de Tulinaí empiezan desde

la punta alta escarpada, continuando para el N. hasta la quebrada de Limari.

A pesar del mayor cuidado no pudimos observar la latitud por método alguno ni tampoco tomar horarios, así fue nuestra posición de estima en latitud de 31°46'20" S. y longitud de 65°34'15".

Día 17. — Sigue el tiempo bajo las mismas apariencias, continuando nosotros con las diarias operaciones; a las once de la noche nos atravesamos mura babor, a imitación de nuestra compañera la *Descubierta,* con el objeto dicho en el día anterior, mareando de nuevo a las cuatro de la mañana, a cuya hora despejáronse los cielos y horizontes, entablándose a la sazón el vientecito fresquito por el S.S.E. el cual nos dio por consiguiente esperanzas de tener en el día observaciones con qué comparar nuestras estimas. Con efecto se tomaron horarios, y se observó la latitud a las que comparadas las estimas, resultaron por las proporcionales, que en cada uno de los días 15 y 16 habían contraído un error en latitud de 10°43' y 28 en longitud, aquélla al S. de la observada y ésta al E. quedando por consiguiente afectados de estos errores los trabajos de aquellos días, a los que con la mayor escrupulosidad, se les ha hecho las correspondientes correcciones en sus bases.

La quebrada de Limari está formada por dos puntas de una altura regular, y al pie de una sierra bastantemente alta, cuyos extremos forman dos picos, en medio de los cuales hay un río con aquel nombre. Desde la misma quebrada corre la costa para el N. algunos grados O. siendo ésta en la orilla escarpada y después pendiente hasta formar una llanura de la que a poca distancia se eleva un montecito de una

altura mediana, cuyo punto es el que se hace más notable hasta punta de Lengua de Vaca que es baja y saliente a la mar, terminando en ella unas sierras iguales y parejas en sus cumbres o cimas, y algo más próximas a la mar que a las que se vieron anteriormente. Al mediodía observamos en latitud de 30° 39'00" S. y longitud de 65°41'57".

Día 18. — Sigue el tiempo de bello semblante, el viento fresquito del S: mareta del mismo, cielos y horizontes despejados, y el temperamento agradable; todo lo cual coadyuvaba a hacer nuestros trabajos más lisonjeros, que seguíamos como en los días anteriores, dirigiendo nuestros rumbos con relación a la costa y bases.

En la tarde habiendo precedido la señal de que se daría fondo, en la primera ocasión oportuna, nos dispusimos tomando vitaduras a las dos anclas de leva, alistándose al mismo tiempo un anclote, para si en la noche fuese preciso dar fondo.

La *Descubierta* se atravesó en la noche diferentes veces, ejecutándolo nosotros al mismo tiempo. A las cuatro con toda fuerza de vela seguimos el rumbo del N.E. por las aguas de nuestra compañera, y a las seis avistamos un bajo a distancia de una milla al S.S.O. de la punta de Lobo, velaban en él, dos piedrecitas muy juntas en que se veía la reventazón. A las ocho quedóse el viento calmo, y nosotros sin gobierno aconchándonos la marejada sobre la costa, que a la sazón era del S.O. Con este motivo echamos el bote al agua, y después la lancha tomando aquél un remolque para hacernos caer de la vuelta del N. y franquearnos con su ayuda y entonces la marejada en favor; nuestra compañera se hallaba aún más em-

peñada, en consecuencia se envió nuestra lancha con el Guardia Marina Alí y toda su esquifazón, con la cual y la suya consiguió hacer cabeza, y a poco rato saltó el viento al O. y después al S.O. con el que nos franqueamos, inmediatamente dirigiéndonos después al puerto con toda fuerza de vela.

Desde la punta del puerto de aquel nombre, a la del Lobo se forma una ensenada, siendo la costa desde esta punta hasta la de la Tortuga, de piedras escabrosas, en cuyo intermedio está el puerto de la Herradura, en el que a tres millas, y en su paralelo, observamos al mediodía la latitud de 29°56'57" S. y longitud occidental de Cádiz, de 65°18'17".

Día 19. — Continuamos al mediodía con toda fuerza de vela en demanda de fondeadero, pasando a seis cables de distancia del islote más saliente de Pájaro Niño, orzando después inmediatamente para atracar a la costa, y amarrarnos según las marcas de Mr. Frézier, lo que no pudimos verificar por haberlo ejecutado antes la *Descubierta;* no obstante, después de varios bordos lo conseguimos nosotros a las dos y media de la tarde, quedando a poco rato amarrados con dos calabrotes dados a una grande peña y el encla del ayuste afuera, aquéllos al O.S.O. y ésta al E.N.E., quedando el cuerpo de la corbeta en ocho brazas fondo arena parda menuda, y en las enfilaciones siguientes.

El islote de la punta de la Tortuga al N. 19° O.; el pueblo o ciudad de la Serena al N.E.; la punta de los Teatinos al N. 16° O. y el canto N. de la casa o almacén, al S. 45° O. todo de la aguja.

Entre el islote más a tierra de Pájaro Niño y la punta de la Tortuga, puede pasarse sin cuidado al-

guno; ésta con el de más a tierra corren O.N.O., E.S.E. y con el más saliente N.O., S.E. y entre sí N. S.; distancia de aquél a la punta una milla y media y poco más al segundo. La punta de Teatinos con la Tortuga cuasi N.S.; distancia de una a otra como tres leguas. El puerto de Coquimbo es una bahía formada del continente, abierta su mediania a los vientos N. al O. y de éste al S.; el fondeadero cubierto enteramente por todas partes, su fondo 12, 10, 8 y 6 brazas, preferente al de la Herradura, por la proporción de la salida con cualquiera viento, pero muy defectuosos ambos, por la falta de agua.

El pedazo de costa comprendido entre Valparaíso y este puerto, presenta una vista bastantemente agradable, ya por sus desigualdades, ya por sus calas y puertos, y ya por los diferentes órdenes de las tierras. En las inmediaciones de la orilla es generalmente baja y escarpada, y en lo interior alta y formando cuatro órdenes de montañas y algunos montecitos y médanos de arena; esta variedad hacía su vista halagüeña, no cansando la del observador, aunque pareciese bastante estéril, pues sólo se veían pequeños arbustos, y éstos de un color bajo, bien que a la sazón la estación está bastantemente adelantada, y por consiguiente muy falta la tierra de sus precisos alimentos.

En las últimas horas de la tarde se condujeron al almacén situado próximo a la orilla del mar y que debe servirnos de observatorio, los anteojos astronómicos y el cronómetro Nº 71 de esta corbeta, con el objeto de observar en la noche las emersiones del primero y segundo satélite de Júpiter, comparando aquél al N. 10, antes y después de la observación, la que se hizo en las mejores circunstancias y viéndose las bandas del planeta.

Desde muy temprano fueron ambas lanchas a tierra con un rancho de gente a más de su esquifazón, con el objeto de desocupar el almacen y colocar en él todos los instrumentos y situar desde luego el observatorio. En el mismo día se puso el péndulo en movimiento, se tomaron alturas correspondientes y se compararon los relojes con el puerto por medio de pistoletazos.

A la una de la mañana estando todo despejado, pasaron los Comandantes y oficiales a tierra para medir distancias lunares, las que concurrían a la determinación de la longitud; en la noche se tomaron estrellas al N. y al S. para por ellas determinar la latitud.

El día ha sido claro y el viento ha estado fresquito por el S.O. hasta la noche que quedó calma; en la misma murió el artillero de mar Antonio García, de resultas de una herida que recibió en Valparaíso, por el soldado de la dotación de este buque Juan Vallejo, asegurado en el cepo y con un par de grillos.

La mañana se aprovechó en sondar el puerto y su boca, a que fueron comisionados los guardias marinas y en medir una base de 2.700 pies, para por ella y sus marcaciones levantar el plano del mismo.

Día 21. — Se tomaron alturas correspondientes, se compararon los relojes al puerto y en la noche se observó la emersión del primer satélite de Júpiter, bajo las más bellas circunstancias.

Día 22. — A las ocho de la mañana entró el viento por el S.O. bonancible y después refrescó, hasta las seis de la tarde, que calmó, continuando así

lo restante del día y cubierto de celajería y niebla, no permitiéndonos por consiguiente tomar alturas correspondientes, haciéndose sólo las comparaciones diarias, sucediendo lo mismo el día siguiente, aunque el viento era del N. bonancible.

Día 24. — Se tomaron alturas correspondientes y se compararon los relojes al péndulo. El viento estuvo por el N. calmoso, sintiéndose en el puerto un grueso murmullo de aquella parte, y una fuerte resaca en playa.

Día 28. — Se tomaron alturas correspondientes, se hicieron comparaciones, se observó la salida del eclipse de la luna, una emersión e inmersión del cuarto satélite de Júpiter, y también una inmersión y emersión de luna con la luna.

Día 29. — Se tomaron alturas correspondientes, se hicieron las diarias comparaciones, y se cerró la cuenta de los relojes, cuyo movimiento establecido se diferencia muy poco del que se les averiguó en el puerto de San Carlos en la isla de Chiloé. Concluídas pues todas nuestras tareas, se condujeron a bordo en las últimas horas de la tarde los instrumentos que se hallaban en el observatorio, resultando en éste, según todas las observaciones hechas, la latitud del puerto de 29°56'40" S. y longitud occidental de Cádiz de 65°16'15" la ciudad de la Serena, en la de 29°52'40" y 65°11'15".

SALIDA DEL PUERTO DE COQUIMBO PARA EL DE ARICA

Mayo 1º — Aunque el viento fuese muy bonancible por el O. y O.N.O. en la mañana, y calma en la tarde y noche, nos dispusimos no obstante a las dos y media de ésta a dar la vela, precediendo la orden de la corbeta comandanta para que nos desamarrásemos de los calabrotes que teníamos dados a tierra y quedásemos a pique del ancla de afuera, lo que verificamos a las cuatro de la mañana, y a las diez saltando el viento bonancible al N.O. y hecha la correspondiente señal, levamos el ancla y dimos la vela seguidos de la *Descubierta*.

Mareada toda vela, y después de varios bordos granjeamos la boca del puerto quedando francos a las tres y media a cuya hora marcamos la Herradura al N. 72° E. y el islote de Pájaro Niño al N. 32° E. y la punta de Lobos al S. 15° E. todo de la aguja. Situándonos por éstas marcaciones en el plano de Mr. Frézier en latitud austral de 29°58' y longitud occidental de Coquimbo 0°4'20", de Cádiz 65°20'15".

Como los vientos eran sumamente bonancibles, el N.O. y N.E. y la marejada se sentía bastante por el S.O. granjeamos muy poco en las últimas horas de la tarde y primeras de la noche, hasta que cesando algún tanto el vientecito por el N.E. y N. conseguimos separarnos de la costa quedándose a poco rato calma y después ventolinas variables.

Amanecimos con la tierra a la vista, cielos y horizontes acelajados y ventolinas calmosas, hasta las diez que entablada la brisa por el S.S.E. a cuya hora

empezamos de nuevo nuestras tareas de medir bases, observar longitudes en sus extremos, y marcar desde ellos los puntos más visibles de la costa. Al mediodía observamos en latitud de 29°54'00" S. y longitud de 65°38'28", siendo la declinación de la aguja N.E. 12°00'00".

Día 2. — El viento del S.S.E. continuó fresquito hasta las primeras horas de la tarde que fue cediendo, y en la noche quedó ya muy bonancible. Nuestros rumbos han sido con relación a las bases, dirección de la costa y proximidad de ella.

A la una, andada la distancia calculada para amanecer a la vista del puerto más N. marcado en la tarde, nos atravesamos mura estribor, habiendo precedido la correspondiente señal; hasta las cinco que marcamos a imitación de la *Descubierta,* y a las seis empezamos de nuevo nuestras tareas, estando a tres leguas de la costa, y el puerto del Guasco, a la vista ligando con aquella isla de Pájaros, y la de Cañaveral. Nuestra posición al mediodía fue en latitud observada de 28°32'00" S. y longitud de 65°19'20", siendo la declinación de la aguja observada N.E. 12°30'.

Día 3. — Nos atravesamos a las diez de la noche con el objeto dicho el día anterior, y a las dos marcamos a imitación de la *Descubierta,* atravesándonos de nuevo a las cuatro, y a las seis con toda fuerza de vela empezamos nuestras diarias operaciones. Al mediodía observamos en latitud de 27°16'13" S. y longitud de 65°13'04", siendo la declinación de la aguja N.E. 12°00'.

Día 4. — Poco después del mediodía puso la *Descubierta* la señal de unión, y estando a regular distancia echó su lancha al agua conduciendo a esta corbeta a Don Felipe Bauzá y práctico tomado en Valparaíso Don Domingo Velázquez, seis individuos de tripulación, dos soldados de la guarnición de aquel buque, y un oficio para el Comandante, por el cual supimos que en el día debíamos separarnos, aquella corbeta a las islas de San Félix situadas en latitud de 27° S. y 150 leguas de la costa. En este concepto, y en el que para el reconocimiento y descripción hidrográfica de la costa, a cuyo igual aprovechamiento de tiempo al que a esta época se había conseguido en aquel buque, trasbordaban a éste, aquellos dos señores, y para no trastornar los alojamientos pasaron a aquel bordo los señores Don Martín Olavide y el Guardia Marina Don Fabio Aliponzoni, y considerando también que nuestras maniobras en este caso eran más complicadas que las suyas y que teníamos ya un corto númereo de tripulación, remitió a aquél de gente y tropa de marina.

Nuestra comisión será situar el pedazo de costa desde Copiapó hasta los 15° de latitud a cuyo puerto recalaba la *Descubierta* y se situaba hasta el Callao de Lima donde deberemos estar a fines de mayo o mediados de junio. Hechos los trasbordos, pasamos a la voz manifestando unos y otros el sentimiento de la separación aunque por cortos días; a las cinco de la tarde perdimos de vista a nuestra compañera al S. 40° O.

A las diez nos atravesamos mura a babor, y a la una cambiamos la cabeza, mareando a las cuatro de la mañana para desde muy temprano dar principio a nuestras diarias operaciones, pero el tiempo no lo

permitió, estábamos casi sin gobierno y aunque algunas veces teníamos vientecitos y ventolinas, eran de muy poca duración, la mar algo agitada y las corrientes hacían alterar frecuentemente el rumbo de la base, por consiguiente era inútil todo trabajo. Observamos al mediodía en latitud de 26°49'20" S. y longitud de 65°3'18", siendo la declinación de la aguja N.E. 12°00'.

Día 5. — El viento estuvo muy bonancible por el E. y S.S.E. hasta las últimas horas de la tarde que entrabló por el S. y S.E. bajo muy buenas apariencias, siendo muy varios los carices de este día a los anteriores, manteniendo siempre claras por aquel paraje que nos hacían confiar y esperar vientos más constantes, cielos más despejados y una atmósfera más pura de las que en los días anteriores hemos experimentado.

A las doce y media nos atravesamos mura a babor con el objeto indicado en el día anterior, y a las tres cambiamos la cabeza, marcando de nuevo a las cinco y dando principio a las seis y media a nuestras diarias operaciones. Nuestra posición al mediodía fue en latitud de 25°55'20" y longitud de 64°57'37", siendo la declinación de la aguja por azimutes N.E. 12°30'.

Día 6. — El viento ha tenido sus alteraciones, ya más fresquito, ya más bonancible. Desde las nueve de la mañana empezaba el terral, hasta las primeras horas de la tarde que entraba la virazón abonanzando al amanecer. Los cielos y horizontes generalmente cubiertos de celajería pero dándonos claras suficientes para la latitud y longitud de las bases.

A las diez de la noche nos atravesamos mura es-

tribor, y a las doce y media cambiamos la cabeza hasta las cinco y tres cuartos que marcamos teniendo la costa a la vista, la que por estar cargada de neblina nos ocultaba los puntos más visibles de ella. Así empezamos nuestras diarias operaciones hasta las siete de la mañana, siendo nuestra situación al mediodía en latitud observada de 24°48'14" y longitud de 64°46'8" y la declinación de la aguja N.E. 13°00', observada por azimutes.

Día 7. — Sigue el tiempo como el día anterior aunque algo más fresquita la brisa, los cielos y horizontes cubiertos de celajería parda, mar tranquila, bello temperamento. A la una, calculada la distancia para amanecer próximos a la tierra, y cumplida poco después, nos atravesamos mura babor, y a las tres y media cambiamos la cabeza, marcando a las seis y dando principio a nuestros trabajos al salir el sol. Al mediodía observamos la latitud por dos alturas de 23°8'37" y longitud 64°0'11", siendo la declinación de la aguja N.E. 12°30' por azimutes.

Día 8. — El viento ha tenido sus alteraciones variables del S. al S.O. y S.S.E. ya bonancible, ya calmoso y ya fresquito. Los cielos y horizontes generalmente cubiertos de celajería. Ya próximos al mediodía distábamos bien poco de la bahía de Mejillones que intentábamos reconocer. En efecto, a los dos, empezamos a descubrir y a las tres, reconocida a toda confianza, y habiendo sondado en su boca 20 brazas arena corrimos una base, se tomaron horarios en sus extremos, desde los cuales se marcaron los puntos más visibles de ella con cuyos datos se establecerá su plano.

Parece bien extraño que los señores Frézier y Feuillet, que con tanto acierto y utilidad trabajaron en esta parte de la América, no hagan mención alguna de aquella bahía, distante cuatro leguas al S. de la de Cobija, de quien dan circunstanciada noticia, por la que se manifiesta la poca comodidad de su surgidero tan desabrigado, como excelente el de aquélla.

A las tres y media de la mañana nos atravesamos con el objeto dicho en los días anteriores, hasta las seis que mareamos dando principio a nuestras diarias operaciones, siendo nuestra posición al mediodía en latitud observada por dos alturas, 22°13'46" S. y longitud de 64°26'11" y la declinación de la aguja por azimutes N.E. 11°30'.

Día 9. — Desde el mediodía empezamos a tener ventolinas del S.S.O. y S.S.E. ya calmosas y ya bonancibles hasta las primeras horas de la noche que quedamos en calma, y en la mañana empezaron de nuevo quedando sin gobierno hacia las nueve; sin embargo corrimos bases en aquellas horas en que eran más estables. Nuestra posición fue en latitud observada 21°46'20" S. y longitud de 64°24'34", siendo la declinación de la aguja N.E. por azimutes 11°30'.

Día 10. — Al mediodía quedamos enteramente en calma, hasta las últimas horas de la tarde que tuvimos ventolinas variables en el cuarto y tercer cuadrante permaneciendo en esta disposición todo el día; y en aquellas horas en que se mantenía algún tiempo corríamos bases aprovechando así todo lo posible.

Como para nuestros trabajos se hacía preciso el navegar próximos a la costa, quedamos de ella

cuando la calma, a distancia de tres leguas, pero muy en breve la marejada nos .... más de lo que necesitábamos y así nos fue preciso echar lancha y bote al agua, ya para con su ayuda salir algo afuera y ya para que nos facilitase hacer cabeza y aprovechar así los más leves soplos de viento.

La mucha celajería no nos ha proporcionado ver el sol ni por pocos instantes, quedándonos por consiguiente sin observación alguna, siendo nuestra posición de estima en latitud de 21°43'08" S. y longitud de 64°26'54" y la variación N.E. 11°30'.

Día 13. — A pesar de la poca fuerza del viento y de su inconstancia no hemos dejado de aprovechar los más leves instantes en el sucesivo establecimiento de la costa. Al amanecer aunque el viento estuviese muy bonancible y algo escaso ceñimos no obstante con todo aparejo de bolina, con el objeto de reconocer el puerto de Iquique, el que a las ocho, según la latitud del piloto Moraleda (que encontramos igual a la establecida por nosotros) y el parecer del práctico, arribamos al N. ¼ N.E. persuadidos que era el puerto, la ensenada que teníamos a la vista en la que veíamos la islita que sirve de marca, y en su consecuencia empezamos desde este momento a medir bases para su establecimiento y sucesivo de la costa, siendo nuestra posición al mediodía en latitud observada de 19°53'00" S. y longitud de 64°47'51" y la declinación de la aguja por azimutes N.E. 10°50'.

Día 14. — Como el viento nos manifestaba permanecer en aquel estado, navegamos en la noche próximos a la costa proporcionando amanecer a la vista del puerto más N. marcado en la tarde, lo que con efecto conseguimos viéndose también a la misma

hora el morro de Arica, con corta diferencia como a ocho leguas, a cuya distancia se manifiesta como isla, siendo bastantemente remarcable por estar cubierto de excremento de los pájaros y guanacos.

Aunque el viento era muy bonancible, las apariencias se manifestaban lisonjeras, la celajería corría con viveza del S. y S.E. manteniendo claras por aquel paraje que en muy breve por ellas tuvimos la brisa fresquita, con la que probablemente anclaremos en el día. Al mediodía observamos la latitud por dos alturas según borda de 18°43'42" S. y longitud de 64°44'51"; siendo la declinación de la aguja por azimutes de N.E. 10°50'.

Día 15. — Continuamos con toda fuerza de vela en demanda del fondeadero. A la una avistamos el islote Guano próximo al morro, el que al principio de la noche costeamos a distancia de seis cables, por fondo de 20°19'16" y 10 brazas, en las que dimos fondo al ancla del ayuste que teníamos a estribor, quedándonos en esta disposición hasta la siguiente mañana que dimos un anclote por corredera, quedando aquélla al S.O. y ésta al N.E., en cuya disposición estábamos bajo las enfilaciones siguientes; la iglesia mayor al S. 53° E., la cruz del morro al S. 38° E., morro de Sama al N. 49° O. y la medianía del islote de Guano al S. 17° O., todo de la aguja.

Luego que amaneció se echó la lancha y bote al agua. A las nueve fue aquélla a sondar toda la rada e inmediaciones del islote, y aquél al pueblo, con el objeto de medir una base para levantar el plano del puerto, todo a cargo de oficiales que a este fin se destinaron, verificándose con la mayor brevedad posible, por sernos preciso para el sucesivo trabajo.

Día 16.—En la mañana estuvo el viento fresquito por el S.O. y en la tarde y noche calma; los cielos y horizontes con bastante celajería, la mar gruesa y el temperamento nada agradable.

Día 17. — Al amanecer tuvimos terral, con este motivo y persuadidos que tendríamos tiempo suficiente para franquearnos del morro, levamos el anclote y viramos por el ancla, pero ya cuasi a pique se quedó enteramente calma; en consecuencia se suspendió la faena, arriando hasta 20 brazas de cable, en cuya disposición permanecimos todo el día.

En los días 16, 17 y 18 observamos la latitud, la que conviene enteramente con la que determinó Mr. Frézier de 18°28'; no sucede así con la observada por Mr. Feuillet, que se diferencia de dos minutos; nuestros observadores estaban todos acordes, y dentro del medio segundo. La longitud según nuestro reloj Nº 10 de la mayor confianza, resulta la de 64°12'45" occidental de Cádiz.

La rada de Arica, está cubierta de los vientos del N. por unas montañas sumamente elevadas entre las cuales sobresalen extraordinariamente la de Putre y Tacora; de los vientos del S. se está por la isleta que llaman del Guano, próxima al morro extremo S. de la ciudad en el que hace noche una porción inmensa de alcatraces, que en la mañana se reparten por bandadas a una y otra parte de la rada. Tanto el morro como la isla está cubierto de excremento de aquellos pájaros que llaman guanos, de que hay comercio en los puertos intermedios. El fondeadero más ventajoso y cómodo al N. de la isla distancia de 4 a 6 cables, guardando la misma respecto al morro procurando inmediatamente dar una codera al N.E.

con el objeto de mantener siempre la proa hacia afuera, para evitar así la incomodidad de la gruesa mar del S.O. al atravesarse por causa de la marea que generalmente puede más que el viento reinante del S.; en este concepto será conveniente que el cable sea de bastante seguridad, y confianza, la que no exige el calabrote.

El desembarcadero es bastante malo, todo lleno de piedras, con una grande reventazón; ésta es muy excesiva cuando la marea está en su mayor hinchazón, cuya pleamar sucede a las doce del día del novilunio y plenilunio: guardan igual período que las de nuestros puertos en España. En la ida a tierra si es en la pleamar, no se omitirá precaución alguna en la inteligencia que nada será en vano ni superfluo. Las piedras no pueden distinguirse bien, los golpes de mar son frecuentes y gruesos, finalmente la playa causa respeto, siendo preciso el hacerse conducir por los naturales que los sortean, con bastante destreza, mientras que la demás gente del bote está ocupada en su manejo; en consecuencia me parece preferente y no fuera de propósito verificarla en la vaciante en que todo se presenta a la vista, todo calma y todo cede.

El pueblo está situado a la orilla del mar, su vista es desagradable, el color de la tierra es amarillosa, su formación ridícula sin orden alguno, las casas de cañas y adobes, las gentes de un semblante triste, de mal color, y raras fisonomías, finalmente todo aquel aspecto, ahuyenta. Es malsano, mal clima, mucha pobreza, ninguna familia de distinción, todo castas, y muy raro europeo, generalmente; tanto éstos como los que del país tienen alguna comodidad, residen en Tarma (en donde hay un intendente sub-delegado del de Arequipa, como lo es igualmente el de Arica), temerosos de las enfermedades que en éstas

se padecen, siendo generalmente de tercianas malignas y tabardillos, de que rara vez libertan la vida. Los únicos facultativos que podían en mucha parte contribuir a cortar estos accidentes, son uno o dos frailes de San Juan de Dios cuyas ideas médicas serán sin duda muy limitadas.

Los habitantes, inclusos los tres valles inmediatos de Acapá, Chulta y Chaca, ascienden a 3.000 almas, cuyo mayor número se dedica al cultivo de la tierra, al que le dan fuerza con el guano; ésta produce aceite, ajíes o pimientos, trigo aunque poco, maíz en abundancia, vino y algunas frutas. Su mayor consumo se hace en la sierra, particularmente los ajíes, vino y maíz, todo extraordinariamente caro. Ganado vacuno, caballaje y de lana, hay muy poco; así su precio es sumamente alto y excesivo.

De Lima anclan anualmente cuatro o cinco embarcaciones cargadas de aguardiente, chocolate, garbanzos, y ropa de Castilla, para Arequipa, la sierra, etc.; suele tocar también aunque rara embarcación de las que de Europa hacen viaje a Lima; éstas dejan algunos efectos de comisión e inmediatamente siguen derrota a su destino. El retorno de unas y de otras son generalmente las tercianas, de que felizmente libramos, a pesar de que al principio padecimos todos fuertes doloreеs de cabeza, producidos sin duda del fuerte hedor del guano que despide el morro; éste está cubierto con una capa de aquella especie, haciéndose sumamente notable desde el mar, sin que quede la menor duda, ni el menor recelo en su seguro reconocimiento, pues es lo notable en aquellas cercanías.

Un monumento de la antigüedad se presenta en las inmediaciones del morro de Arica, que con motivo de nuestra demora, hemos tenido lugar de recono-

cer y examinar algunas particularidades que extraeré, aquí por parecerme dignas de este lugar.

Pasa por hecho positivo en el país, que algunas de las naciones de los antiguos peruanos, huyendo de la fuerza de los conquistadores, siguiendo el curso del sol caminaron hasta que impedidos por el mar, tomaron el bárbaro partido de sepultarse con sus familias y riquezas, antes que rendir su cuello a ajeno yugo, cuyos vestigios se encuentran en las playas inmediatas, y particularmente en la pequeña ensenada de la Chocota, que está a la parte del S. del morro. Deseosos de examinar prolijamente aquel lugar se hizo una expedición, en el que se encontraron infinidad de fosas y osamentas humanas, que reconocidas cuidadosamente se reducía su situación a un estrecho nicho de piedra toscamente colocado, con una estera en su pavimento; los cuerpos se hallaban sobre ellas todos en igual actitud, con las rodillas dobladas hasta cerca de la boca, y las manos cruzadas o tendidas sobre el pecho; un paño al parecer de lana del color de nuestro barragán de Cuenca los envolvía de la cabeza a los pies, y una red gruesa de pita, hacía el mismo oficio por encima de todo; tenían al cuello una pequeña bolsita que desenvuelta, sólo ofrecía tierra y polvo, y en su inmediación varias vasijas pequeñas de barro, y otros instrumentillos de madera con filos de pedernal, alguno que otro canastillo de paja y algunas hondas como de cáñamo y fragmentos de mazorcas de maíz. No satisfechos con estos hallazgos, y deseosos de satisfacer aún más nuestra curiosidad, hicimos abrir otras fosas y de una de ellas sacamos un medio cuerpo al parecer de mujer, completo y acartonado, cuya cabeza se le separó al tiempo de sacarlo, y aunque los huesos amarilleaban mucho, conservaba

no obstante su cabellera trenzada bien formada, de color rubio a manchas. Se extrajo de otra fosa una cabeza que conservaba todavía mucha parte carnosa y su dentadura menuda y bien formada. En otras fosas ya abiertas aparecían varias cortaduras pequeñas de cobre en forma de monedas, un clavo de este metal, un anillo de alambre, y algunos pedacitos de cristal, pero todo sin figura ni marca alguna, cuyos documentos si fuese posible probar que pertenecían a aquellos depósitos, sería un testimonio incontrastable de que su existencia era más moderna que se supone.

El hallarse estos cadáveres acompañados de los utensilios y demás instrumentos de que se ha hecho mención, envueltos en los paños y redes, su postura y demás circunstancias, parecen no dejan duda de haberse depositado en aquellos tiempos, en que estos naturales nada ilustrados, no tenían idea de la inutilidad de semejantes preparativos. Por otro lado, la semejanza de todo esto con las antiguas *guacas,* de que habla el Sr. Ulloa, es una segunda razón que hace fuerza, y sin duda las que estimularon al padre Feuillet a asegurar su antiguo origen, quien también las encontró en las inmediaciones del puerto de Hilo con las caras al oriente. Mr. Frézier que no perdona medio de manifestar su odio contra los españoles, asiente no sólo a la común tradición, sino que afirma que en la época en que viajaba se sacaban vestigios de las riquezas que sepultaron consigo, sin hacerse cargo que un solo ejemplar de esta naturaleza, hubiera desenvuelto cuanto encierra en sus entrañas aquella tierra, y no se encontrarían intactas las fosas, con las cuales creo confunde las antiguas y suntuosas *guacas.*

Entre cuantos funestos hechos nos presentan las historias de los pueblos, que por no sobrevivir a sus

infortunios, han preferido una muerte honrosa entre las espadas, las ruinas, las llamas, los tósigos, y los precipicios, no se encuentra suicidio alguno, con la valerosa y fría indiferencia de labrarse sus sepulcros pausadamente y enterrarse en ellos; pues la desesperación exige siempre un acto precipitado. Lo contrario sería tanto más violento cuanto que se trata de una nación acostumbrada a ser subyugada, y de un carácter poco feroz y guerrero, como vemos en todos los hechos de la conquista del Perú, pareciendo en aquel caso más verosímil, el que se enterrasen sin el trabajo de labrar sus sepulcros, esteras y redes, y el cubrirse después en los grandes subterráneos que para depósito de los cadáveres tenían en todas sus casas; pues según el Sr. Ulloa, no se construía ninguna que no tuviese este sitio capaz de contener cuantos falleciesen durante su existencia, o de lo contrario en sus *guacas,* como acostumbraban a fabricar en las inmediaciones de sus adoratorios.

El fétido olor que aún exhalan estos cuerpos, que parece no debían conservar si tuviesen una tan remota antigüedad, (bien que el terreno es arenoso) el encontrarse aún con bastante consistencia los pedazos de vestiduras, que no sucede así en las antiguas *guacas* y la diferente arquitectura de éstas, parece otra prueba de la oposición que les da una época más moderna.

Quedan expuestas las razones que hay para no creer por mera tradición el hecho como se refiere, y sólo resta el darle un origen que sin apartarse de la posibilidad, parezca menos violento. Quien quita que un desgraciado accidente de un terremoto, una epidemia u otra causa, pueda haber multiplicado tanto el número de los muertos que fuese necesario elegir

un sitio retirado, donde se sepultaban, y en este caso ninguno más a propósito que aquella ensenada. Nada obsta a estas conjeturas los testimonios de idolatría que se encuentran, pues el que tenga conocimiento del carácter de los indios y su modo de vivir aún en el día en cuanto á religión, no se le ocultará la indiferencia con que miran las sagradas ceremonias de la nuestra, frecuentando continuamente sus ritos y costumbres antiguas siempre que pueden evadir el celo y vigilancia de los párrocos, como mejor que nunca se les podría proporcionar en el caso supuesto, ya por la confusión que primeramente reinaría, y ya porque en aquel tiempo deberían estar aún más recientes sus ideas de idolatría.

Es cierto que en el país no hay quien dé razón de semejante catástrofe, pero lo es igualmente el que no hay un sujeto que esté en estado de responder con algún concierto a las preguntas que se les han hecho en éstas y otras materias, por lo que es bien difícil deducir otras consecuencias.

SALIDA DE LA RADA DE ARICA PARA EL CALLAO DE LIMA

Mayo 18. — Esperamos con impaciencia todo el día de hoy el menor soplo de viento favorable para dar la vela, pero no pudimos conseguirlo hasta la una de la noche, que con el terral sumamente bonancible, y ayudados del remolque de nuestra lancha nos franqueamos en tal disposición que aunque en la restante noche y siguiente mañana estuviésemos con vento-

linas variables y escasas, conseguimos no obstante mantenernos sobre bordos, prolongando aquéllos que más nos aproximaban a nuestra sucesiva derrota.

Día. 19.—Según la latitud observada a mediodía, de 18°30' y la marcación a la isla de Guano, quedamos situados en longitud occidental de Cádiz de 64° 16°45'; variación de la aguja por azimutes 10°50' N.E.

Día 20. — Hasta las ocho de la noche estuvimos con ventolinas variables del S.S.O. al S.O. entablando a esta hora la del N.E. que en la restante noche y siguiente mañana estuvo varia desde aquella parte hasta el E. La mar era gruesa e incómoda del S.O., los cielos y horizontes estaban cubiertos de celajería y el tiempo húmedo.

Demorando la isla Guano al N. 40° E. y el islote Capilla al S. 84° E. sondamos en 47 brazas arena, distancia a esta sazón de la costa del S. como cuatro millas, y cuando tuvimos el morro de Arica al N. 87° E. distancia de tres a cuatro leguas, las repetimos, pero sin efecto con 120 brazas. Latitud observada 18°20'40" S. longitud íd. 47°47'; declinación de la aguja por azimutes 11°0' N.E.

Día 21. — Al mediodía entablado el viento por el S.E. bonancible, con el que forzamos de vela gobernando al O.N.O. con cuyo rumbo corríamos un paralelo a la costa; a esta hora empezamos de nuevo nuestras diarias operaciones.

A la medianoche andada la distancia calculada para amanecer a la vista del punto más N. marcado en las últimas horas de la tarde, nos atravesamos mu-

ra estribor, cambiando a las tres la cabeza y mareando a las cinco con toda fuerza de vela.

Amaneció cubierto de celajería, el viento muy bonancible, la mar gruesa del S.O. y la tierra a la vista como a tres leguas próximamente, y al mediodía observamos en latitud de 17°40'30" S. y longitud de 65°8'46" siendo la inclinación de la aguja N.E. 11°00'.

Día 22. — El viento pasó del S.E. al S. y S.O. cargándose todo de celajería y arrumazón de tal modo que apenas podíamos marcar una punta que teníamos al N. como de cinco a seis leguas y a proporción que la luna iba bajando hacia el horizonte, el tiempo se cerraba más y más, con la demasiada celajería y garúa, rolando a la sazón el viento del S.O. al O. obligándonos por consiguiente a tomar la vuelta del tercer cuadrante aunque por poco tiempo, pues a la hora ya estábamos en calma, y a la una teníamos el viento aunque galeno por el N.E. en consecuencia tomamos la vuelta del O.N.O. amaneciendo de la tierra como de dos a tres leguas. Nuestra posición al mediodía fue en latitud observada de 17°9'20" S. y longitud de 65°58'53" siendo la declinación de la aguja N.E. 10°50'.

Día 23. — Entabló el viento del E. al E.S.E. aunque bonancible, la mar del S.O. era sumamente incómoda, como también la arrumazón y alguna garúa que no nos permitía distinguir con claridad los puntos más visibles de la costa que necesitábamos para la mayor seguridad de nuestros trabajos.

A las once y un cuarto de la noche andada la distancia calculada, nos atravesamos con el objeto di-

cho en los días anteriores; cambiando la cabeza a las cuatro de la mañana, amanecimos con la tierra a la vista, pero muy confusa, por la mucha cerrazón que nos acompañaba entonces, así no pudimos ponernos en derrota hasta las siete, que despejándose y viéndose con claridad a la distancia de ocho a nueve millas, mareamos con todo aparejo, dando principio a nuestras diarias operaciones. Al mediodía observamos en latitud de 16°39'16" S., longitud de 66°44'07", siendo la declinación de la aguja N.E. 10°40'.

Día 24. — El viento continuó fresco en tal disposición, que en las primeras horas de la noche andábamos ocho millas, bajo las circunstancias más agradables. La noche estaba enteramente despejada, la luna muy cerca del meridiano y con doce días de edad, de suerte que sólo la gruesa mar del S.O. era la que en aquella sazón nos incomodaba.

A la medianoche, continuando el viento en la misma disposición, quedamos en facha con las tres gavias arriadas de la mura de babor, con el objeto dicho en los días anteriores, cambiando la cabeza a las tres de la mañana, y a las cinco sobre aquellas mismas marcamos en vista de la tierra con proa del N. ¼ al N.O. para amanecer próximos a ella, lo que en efecto conseguimos; pero la mucha cerrazón no nos permitía distinguirla con aquella claridad que necesitábamos, ni era prudente ya en aquella sazón el atracarse más; en consecuencia continuamos con poca vela hasta las siete, que despejando algún tanto forzamos con todo aparejo, según el ángulo del viento, dando a esta hora principio a nuestras diarias operaciones, y siendo nuestra posición al mediodía en latitud observada de 15°37'16" S. y lon-

gitud de 68°34'32", la declinación de la aguja por azimutes 10°30' N.E.

Día 25. — Continuamos bajo las mismas apariencias que el día anterior hasta las nueve de la mañana que cedió de tal modo la brisa, que sólo andábamos cuatro millas y media. La mar del S.O. ya no se siente tan incómoda, pero no ha dejado de serlo en su lugar, la densa niebla y mucha celajería.

Al mediodía teníamos a la vista el cabo al parecer de San Juan, en el que debía la *Descubierta* de vuelta de las islas de San Félix empezar sus trabajos hasta Lima; no obstante los continuamos nosotros hasta el pico de Nasca, desde donde gobernamos al N.O. corregido, con cuyo rumbo corríamos un paralelo a la costa, y debíamos ver al amanecer el morro Quemado; con efecto lo reconocimos, como también el de Viejas y el de Carretas.

A las ocho y media se avistó el de Paracá, y poco después la isla Gullán, que a no estar tan calimosa la tierra, la hubiéramos visto desde muy temprano. Esta isla es bastantemente alta y cuasi redonda, tiene en su extremo N. hasta siete islotes, siendo los más remarcables los de los extremos y el del medio, aquéllos enteramente iguales, siendo por ellos muy conocida. Su extensión de N. a S. será como de legua y media, distando del de Paracá, dos próximamente.

Luego que estuvimos N.S. con ella se observaron horarios, y casi E.O. se observó la latitud del mediodía de 13°51'20" S. y longitud de 70°40'01", siendo la declinación de la aguja N.E. 10°00'.

Día 26. — Al mediodía ya la brisa había decaído mucho de su fuerza anterior; en la tarde tuvimos

calmoso el viento y variable desde el S.E. al N.E. y E.S.E. ya fresquito, ya bonancible, y ya calmoso. Los cielos y horizontes muy cargados, la tierra con mucha calima, y la mar gruesa del S.O. Al amanecer no vimos señal alguna de tierra, sin duda por la mucha calima, en cuyo concepto, aunque el viento era calmoso, nos dirigimos a su reconocimiento con proa del N.E. y a las once confusamente la dimos vista; pero al mediodía ya estaba bien manifiesta, y según la latitud observada y la marcación, distábamos en aquel momento, y al rumbo del N. 41" E. corregido, como seis leguas de la punta S. de Pachacama o de Chilca. Toda la restante singladura fue calmosa, con algunas leves ventolinas, que aprovechábamos lo posible hacia el N. Nuestras sondas en la noche fueron de 93°83'75" y 73 brazas, lama y fondo verdoso.

Día 27. — Amanecimos como a tres leguas de la punta de Chilca, la tierra tomada, hasta las ocho que empezando a levantar la neblina marcamos los islotes de Pachacama al N. 4° O., punta Chilca al N. 34° E., en cuyo concepto dirigimos nuestro rumbo a San Lorenzo, aprovechando los más leves soplos de viento.

Aunque continuaba la neblina y ventolinas variables, no desconfiábamos que en breve tendríamos la brisa, pues que por aquella parte se manifestaban bellas apariencias; con efecto a las seis aunque fuese muy bonancible, ya teníamos la brisita del S.E., habiendo a las cuatro marcado la isla de San Lorenzo al N. 36° O., y morro Solar al N. 19° O., distancia de aquélla como diez leguas; así, dirigimos nuestros rumbos del N.N.O. al N.O. enmendándolos según

la situación. La noche era la más oportuna y placentera, una luna que distinguíamos lo más imperceptible de la costa, la que seguíamos a muy corta distancia; a las cuatro de la mañana forzamos para afuera con el objeto de separarnos de los islotes de Palomino, pues que por momentos iba quedándose calma; con efecto lo verificamos así; y después costeamos la isla como de dos a tres millas, avistando a las seis algunas embarcaciones que se hallaban en el fondeadero, marcando en el mismo instante morro Solar al N. 62° E. y la punta S.E. de la isla al N. 13° O., en cuyas marcaciones sondamos en 48 brazas. A las ocho se largó la bandera, y se echó el bote al agua, el que nos ayudó con remolque, pues que la ventolina era sumamente calmosa.

Día 28. — Al mediodía entabló el vientecito, por E. con el cual costeamos la isla de San Lorenzo, como a tres millas, cuya distancia encontramos 55 brazas fango verdoso. A las seis se dejó ver una embarcación menor, que al parecer era falucho y hacía diligencia por nosotros, el que llegó a las siete y media ofreciendo de parte del Comandante del resguardo sus auxilios, los que no siendo necesarios se le dieron las gracias.

Aunque el viento estuviese escaso, no por esto desconfiamos anclar en la misma noche; con efecto después de varios bordos, dimos fondo barlándonos con nuestra compañera la *Descubierta* que encontramos desaparejada, empezando nosotros desde este momento la misma faena.

Se hallaban fondeados en este puerto seis embarcaciones del comercio de Cádiz, y diecisiete del país, el mayor número de navíos.

Luego que amaneció tendimos una espía al S. con el objeto de enmendar nuestra ancla de la que quedó en 5 ½ brazas. y en cinco el anclote que dimos de codera al N. en cuya disposición nos amarramos demorando el torreón del castillo al S. 30° E. y lo más N. de la isla de San Lorenzo al S. 70° O. todo de la aguja.

A poco rato de haber fondeado vino a bordo el Teniente de Navío Valdés que se hallaba de guardia en la *Descubierta* y nos comunicó los principales acaecimientos desde nuestra separación sobre Copiapó. Al principio fueron contrariados por vientos bonancibles del N.N.E. y N.N.O. y favorecidos después de los Sures, y Sudestes navegaron al O. inclinándose hacia el S. hasta bajar a la latitud de 26°6' en que se suponía la isla de San Félix la que avistaron la tarde del 10. En la mañana siguiente, situaron el extremo occidental de la isla grande de San Ambrosio en latitud de 26°30', y en longitud al occidente del Real Observatorio de Cádiz de 73°42' 15". Este pequeño archipiélago, se compone de una isla grande, tres medianas, el islote Navío que parece una embarcación a la vela, tres islotillos pequeños- inmediatos al extremo septentrional de la isla grande y otro a su parte occidental. La isla grande pareció inaccesible pues que hasta los 2/3 de su altura que es de ciento noventa a doscientas brazas, está cortada verticalmente y estéril si se exceptúa su superficie superior en donde se vieron algunos pequeños arbustos sobre una especie de meseta; no presenta abrigo alguno, y según apariencias carece de agua. Después gobernaron al N.E. para atracar la costa por el morro Acarí, dando resguardo a las corrientes que experimentaba fuertes y en los

primeros días hacia el N. Avistada la tierra el 16 hallándose en latitud de 16°29' y en longitud de 75°44' y desde este punto las siguieron a muy poca distancia, pairando muchas horas de la noche, logrando así situar a satisfacción el morro de Acarí, punta de Peñas, morro de Nasca y Quemado, como también la isla de San Gayán, y algunos otros puntos y el 21 del mes que rige dieron fondo en el Callao, teniendo en los días siguientes la satisfacción de ver la entrada pública del Exmo. Sr. D. Francisco Gil, virrey de este reino, y además todas las funciones que con igual motivo describe largamente y con una elocuencia poco común el Exmo. Don Antonio Ulloa.

Se hallaban ya establecidos en la Magdalena todos los oficiales de la *Descubierta* según el plan que había adoptado el Comandante de la expedición desde las costas de Chile, pues siendo preciso hacer alguna demora en la presente estación de las aguas, en que no era posible seguir los reconocimientos hacia el N. ya por las muchas cerrazones que por consiguiente nos harían carecer de las precisas observaciones, y ya por las muchas enfermedades que debíamos esperar necesariamente por aquellas mismas causas. Estaban pues nuestros compañeros aunque reducidos en una casa de campo que habían cedido los Padres Agonizantes, la única capaz y en buen estado que había en aquel pueblecito, y siendo unánimes nuestros deseos de reunirnos para facilitar todos los trabajos adquiridos desde nuestra salida del Río de la Plata; así fuese preciso admitir la oferta que con toda generosidad hizo el conde de San Carlos de su hermosa casa de campo situada en la medianía de la Magdalena a Lima, y establecidos en ella, se hizo por trozos

repartición de los diferentes ramos que debían construirse con la mayor brevedad y exactitud.

Se alojaron también en la Magdalena los pintores, pilotines, y la tropa de marina y brigadas de la que iba a bordo cada semana un destacamento de cuatro soldados con el condestable o sargento. Las tripulaciones quedaron en el Callao para atender a las faenas de desembarcar y poner en los almacenes todos los víveres, pertrechos, recorrer la tonelería y velamen, todo bajo la inspección de un oficial que entraba diariamente de guardia, a cuyo cargo estaba también dar a los que se presentaban en revista dos reales por ración, y cuatro a cuenta de sus pagos, y suprimir ambas cantidades a los que faltasen a la lista o a los que cometiesen algún delito.

Estaba igualmente a cargo del oficial de guardia la disciplina del puerto, no sólo en cuanto a decidir las continuas quejas de la marinería sino también para vigilar que los buques no estuviesen en su acostumbrado abandono. Sin embargo de estas precauciones, en la noche del 7 de junio se incendió una fragata del comercio, debiéndose a la actividad del guardia marina Murphy que a la sazón se hallaba de guardia, el que no sufriese quizá igual suerte la *Descubierta,* respecto a haberse agarrado su timón al orinque del ancla del N. de aquella corbeta. El buque fue incendiado y conducido a la playa en donde entregado a la voracidad del fuego fue consumido en muy corto tiempo.

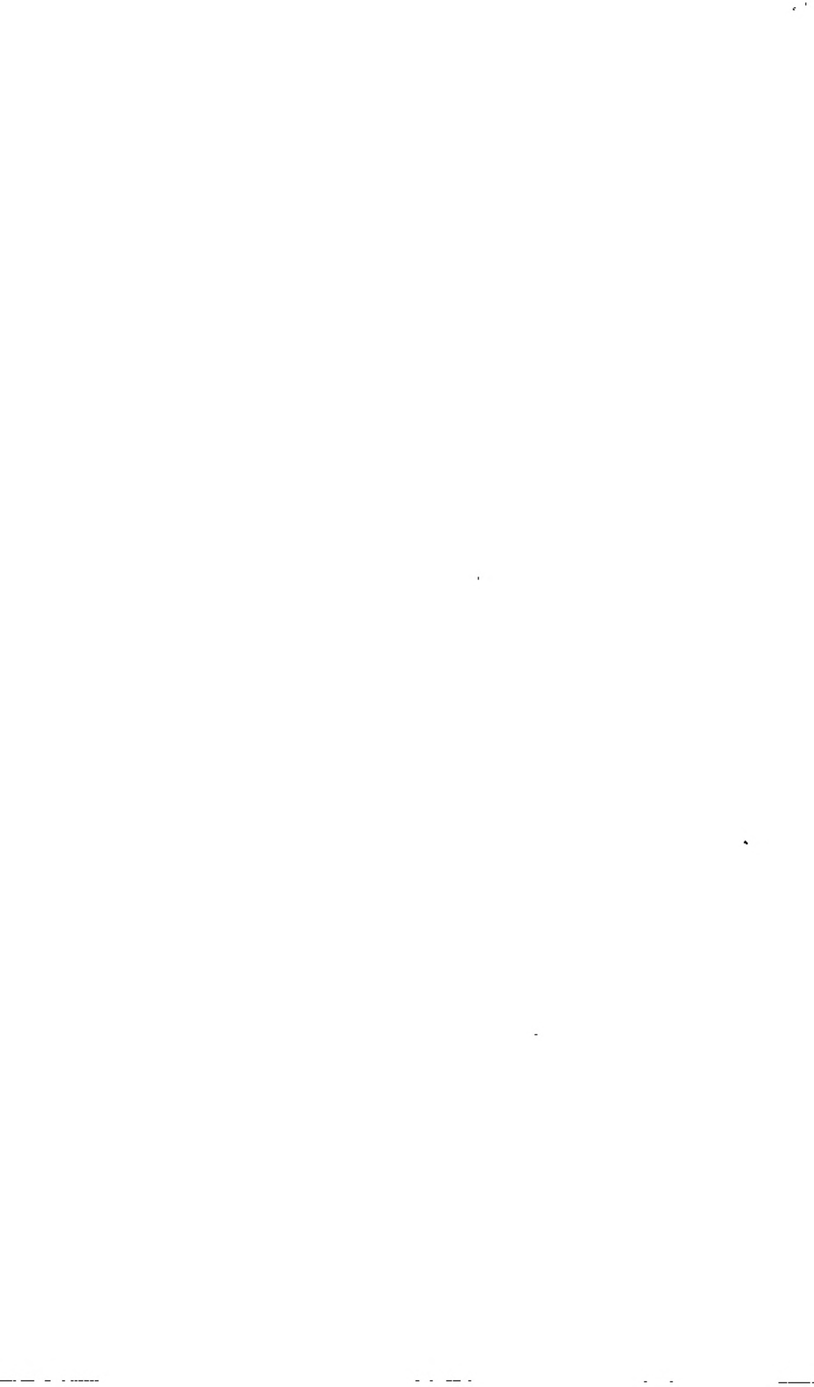
El día 5 de julio fondeó en el Callao la fragata *Lievre* de S.M. al mando del Capitán de Navío D. Tomás Geraldino, el cual había logrado un viaje feliz. Por los mismos días entraron algunas otras embarcaciones de la costa de Chile, por las cuales

recibimos varios desertores de las corbetas, remitidos bajo de partida de registro por el Sr. Presidente de aquel reino y señores Gobernadores de Concepción y Chile.

Don Arcadio Pineda tuvo la comisión de averiguar los principales acaecimientos de la pérdida del navío *San Pablo*, propio de Don Juan Castañeda, que con permiso del Sr. virrey había armado a sus expensas, con el objeto de perseguir a algunas embarcaciones inglesas avistadas en estos mares. Este buque cuyo mando se confió al Alférez de Fragata Hidráulico D. Francisco Casulo, que en la última guerra había servido de maestre mayor de carpinteros en la escuadra del Sud, avistó la isla de Juan Fernández donde cruzó algún tiempo, y al reconocer la costa se encontró empeñado sobre ella en las inmediaciones de Valdivia; en esta situación sin cable alguno de confianza, sin víveres, y haciendo mucha agua, tomaron el partido de abandonarle y pasar por tierra a aquella plaza. Las declaraciones del Capitán y del piloto eran poco conformes con la relación que había dado Castañeda, de su tripulación, víveres, pertrechos; y las instrucciones particulares no dejaban la menor duda, de que su interés y no el del servicio de S.M. había sido el objeto de este armamento, pues conseguida carta de recomendación del Sr. virrey Croix para el presidente de Chile a fin de que fuese preferido a todos, y atendido en su cargamento resarcía con grandes ganancias todos los gastos sin exponer nada en perder un navío que se sabía y comprobó la experiencia, no hallarse en estado de navegar.

Ya para el 15 de agosto estaban aparejadas entrambas corbetas, recorrida la tonelería y velamen,

completa la aguada y víveres; y el 20 se transfirió a bordo Don Alejandro Malaspina, Don José Bustamante, y todos los demás individuos; y en los primeros días de setiembre se levantó con la mayor exactitud el puerto del Callao, cuya latitud referida a la torre de la fortaleza es de 12°4' y su longitud occidental del Real Observatorio de Cádiz de 70° 57'30", quedando prefijada nuestra salida para el 20, dejando para entonces bien acondicionadas las cartas, planos y sus documentos, para enviar a la corte.



ÉPOCA SEGUNDA

DESDE EL CALLAO DE LIMA A LAS FILIPINAS EN LA BAHÍA DE MANILA

SALIDA DEL CALLAO AL PUERTO DE GUAYAQUIL

Setiembre 20. — A las once de la mañana rodeados de todos nuestros amigos dimos la vela sobre las gavias, con brisa fresquita y mar llana; a las once y media largo ya todo aparejo dirigimos nuestra derrota a las Hormigas, para establecer su posición con rumbo del O. ¼ N.O. al O.N.O. de la aguja.

Día 21. — A la una estando a distancia de cuatro millas de la punta N. de San Lorenzo, la demoramos al ángulo de la aguja de 50° en el segundo cuadrante con cuyos datos nos situamos en el plano de Moraleda; en latitud S. de 11°59'00" longitud occidental de Lima 00°6'50" y de Cádiz 70°59'00".

A las tres y media a imitación de la corbeta comandanta orzamos al O.S.E. sin duda para aproximarnos a las Hormigas, que avistamos a las cuatro y media como a distancia de tres leguas. A esta hora sondamos con 90 brazas pero sin efecto, poco después se enfilaron las piedras, con una isletilla al S. 44° E. y lo más O. de la rompiente con lo alto de

la isleta al S. 32° E., ángulo de la aguja. A las cinco y media imitando a nuestra compañera gobernamos al rumbo. de O.N.O. con sólo las gavias hasta las diez de la noche que precedida la correspondiente señal, se arriaron aquéllas a medio mastelero, y nos atravesamos mura estribor con proa del E.N.E. con el objeto sin duda de caer sobre tierra, para amanecen próximos a los farallones de Huaura. A las cinco mareamos ciñendo el viento la vuelta del E.N.E. y a las siete y tres cuartos avistamos la costa y reconocimos el farallón de Margesi o el Pelado, continuando después con rumbos paralelos a la costa, la brisa fresquita, grueso .... los cielos y horizontes cargados.

Las Hormigas se componen de una isleta pequeña y baja que puede verse de tres a cuatro leguas; ésta tiene otras más al O. cuasi unida y muy sucia; al S.S.E. 5° S. corregido de la isla mayor y más E. como a la distancia de 4 a 5 cables hay unas piedras, de las cuales sólo una se ve, las que ocupan un espacio pequeño; el .... entre las Hormigas y ellas, es limpio, pues además de las muchas y verídicas noticias que se tienen del canal, no tuvimos la menor señal que manifestase lo contrario. Su situación fue la de la latitud S. 11°56'20"; longitud occidental del Callao 00°45'20" de Cádiz 71°45'43", demorando al ángulo corregido en el cuarto cuadrante de 81° distancia cuarenta millas y media. Nuestra posición al mediodía fue en latitud observada S. 11°23'0", longitud 71°34'45" variación estima 9°30' N.E.

Día 22. — La costa hasta Tuacho es baja y muy desigual; al parecer limpia sus orillas, estéril, sin arbustos ni otras señales de vegetación, muchos méda-

nos de arena y poco alegre a la vista del viajante. Desde aquel puerto empieza en lo interior la cordillera de los Andes, y varía ya bastante su vista siendo mucho más halagüeña por las diferentes configuraciones que hacen aquéllas con la tierra próxima al mar.

Al mediodía continuamos nuestras diarias operaciones con fuerza de vela, y barajando la costa a distancia de cuatro millas, la brisa fresca, y . . . . del S.O., los cielos y horizontes cargados; teniendo por la serviola de babor los farallones de los Chantales. A poco rato se nos hizo la señal de sondar que verificándola hallamos 43 brazas A. F. [arena fina] a la una y cuarto a la imitación de nuestra compañera variamos de rumbo lo que efectuamos con frecuencia según las diferentes configuraciones de la costa. A las tres y media se nos repitió nuevamente la señal de sondar estando avante con el pueblo de Huacho, verificándolo con 20 brazas A.F [arena fina].

Al anochecer a imitación de la corbeta comandanta nos quedamos con sólo las gavias. A las nueve precedida la correspondiente señal nos atravesamos mura babor proa del tercer cuadrante; a las once y media cambiamos la cabeza con el objeto de amanecer a la vista del último punto marcado en la tarde; a las cinco considerándonos ya muy próximos ceñimos ambos de la vuelta de afuera hasta las seis que nos dirigimos nuevamente hacia la costa, empezando de nuevo nuestros trabajos; y esta corbeta sondando de hora en hora y manifestándolas por señales a la corbeta comandanta siempre que no excedían de 30 brazas según nos lo había prevenido Don Alejandro Malaspina.

Con el motivo de tener un cuarto reloj de compa-

ración para mayor seguridad de los resultados de las longitudes y del movimiento de ellos entre sí, determinó aquel Comandante que en la mar se harían comparaciones siempre que se tuviese por conveniente, para cuyo efecto se le dio a la *Descubierta* la cuenta del cronómetro número 71 y nosotros recibimos la del 61 de aquélla, con los cuales, por medio de pistoletazos se hacían las comparaciones, indicándonos unos y otros la última por medio de señales con bandera. Al mediodía observamos en latitud S. de 10°10'10" longitud de 72°2'4" siendo la declinación de la aguja de 10°45' N.E.

Día 23. — Las bellas circunstancias del tiempo contribuyen en mucha parte al buen éxito de nuestras operaciones, aprovechando aquel todo lo posible y de tal modo que la *Descubierta* no separaba un momento del esencial trabajo, y la *Atrevida* no dejaba de sondar de hora en hora, situando también algunos puntos de la costa, ya por bases de correderas, y ya por alturas angulares de los topes cuyos resultados contribuían en la comprobación de los de aquélla.

Al ponerse el sol se marcó el pueblo de Guambacho distancia de la costa como de tres a cuatro millas, distancia a que generalmente navegamos, proporcionando los rumbos a las diferentes configuraciones de la costa. Al ponerse el sol acortamos de vela quedándonos con sólo las gavias a imitación de nuestra compañera. A las diez nos atravesamos precedida la señal de la *Descubierta* con el objeto dicho anteriormente; en esta posición permanecimos durante la noche la que con su bellísimo y risueño aspecto, nos movía a desear otras semejantes, sin la precisión de verla aparecer bajo el mismo accidente. Amane-

cimos con la tierra a la vista, cielos y horizontes cubiertos de celajería, el viento fresquito del S. y . . . . del E. y a las seis con toda fuerza de vela empezamos nuevamente nuestras acostumbradas tareas, habiendo observado al mediodía en latitud S. de 8°37'40" y longitud de 72°34'00" variación por azimutes 8°58' N.E.

Día 24. — Al mediodía estaba el cielo despejado, los horizontes y la tierra más saliente con alguna celajería, la brisa fresca, y la mar llana, hasta que a las seis fue cediendo aquélla, y cargándose los horizontes de arrumazón a la misma hora acortamos de vela, quedándonos con sólo las gavias a imitación de la corbeta comandanta ciñendo la vuelta de afuera, hasta que a las doce y tres cuartos precedida la correspondiente señal viramos de redondo quedándonos ambos en facha de la vuelta de tierra. Así permanecimos y al amanecer mareamos viéndose a poco rato el pueblo de Guancho, a cuya hora empezamos de nuevo nuestro trabajo.

Según hemos observado hasta aquí, se cubre todo de celajería al amanecer y anochecer, la brisa que mientras el sol está sobre el horizonte se mantiene fresca, es bonancible desde la medianoche, hasta que aquél con su salida ha disipado la pesantez y densidad de la atmósfera, en cuyo caso vuelve aquélla a restablecerse.

A las diez de la mañana cupo en nuestra suerte presentarse una vista envidiable y digna de admiración siguiendo nuestra derrota, y como a distancia de un tiro de cañón, estaban situados sobre el agua en una línea cuasi recta, una enumeración de zaramagullones, y otra porción que cruzaba también a la mis-

ma sazón. A proporción que nos acercábamos hacia ellos iban desplegando por una y otra banda dejándonos paso libre y formando después un círculo por nuestra popa, que presentaba una vista muy lisonjera a los observadores; pues unos zambullían, otros se levantaban y seguían su vuelo, otros nadaban, otros se arrojaban precipitadamente al agua; de suerte que estas diferentes operaciones daban un golpe que con mucha dificultad podrá hacerse una verdadera pintura de él.

Hasta este día ha variado en muy poco el punto de estima del de observación, diferenciándose aquél del de éste en 14' S. y 13' al E. cantidad sin duda provenida de las aguas que en estos parajes llevan generalmente a los rumbos opuestos, agregándole también la diferencia inevitable del defecto del rumbo, por su continua variedad, y del andar por la continua desigualdad del aparejo. Al mediodía observamos en latitud S. de 7°53'20" y longitud de 73°10' 46", variación por azimutes 8°34' N.E.

Día 25. — A proporción que hemos ido disminuyendo de latitud ha ido decayendo de su fuerza la brisa. Los cielos en la noche despejados, y el temperamento benigno. Al anochecer a imitación de la *Descubierta,* nos quedamos con sólo las gavias hasta las ocho, que, precedida la correspondiente señal nos atravesamos mura babor, cambiando la cabeza a las doce y tres cuartos en cuya disposición nos manteníamos durante la noche, y a las seis mareando toda vela dimos principio a nuestras tareas próximos a la punta S. del puerto de Cherpe; desde la cual seguimos con rumbos del cuarto cuadrante prolongando la costa, y haciendo diligencias para reconocer el mo-

rro de Etem, y la punta N. de la ensenada que se forma con ésta y la de Cherpe; pero como de golpe varió la sonda bajando desde 24 brazas a 16 y 13, la tierra del fondo de la ensenada que era baja y estaba enteramente cerrada, y el cielo y horizontes cubiertos de celajería, frustraron nuestras ideas, en cuyo concepto metimos para afuera, contentándonos con algunos puntos marcados que establecían aquélla. Nuestra posición al mediodía fue en latitud S. observada de 6°44'45", longitud de 73°40'46", variación estima 8°30' N.E.

Día 26. — Continuamos el mediodía con igual cerrazón a la del anterior; a las cinco y media ceñimos el viento proa S.O. ¼ O. para montar la isla pequeña de Lobos próxima a tierra, que costeamos como a distancia de tres millas. A las diez y media a imitación de la *Descubierta* nos atravesamos mura estribor, permaneciendo así hasta el amanecer del día siguiente que mareamos con toda vela.

Aunque hemos notado algunas diferencias en las longitudes inferidas por los relojes, indicándonos éstas haber variado alguno de ellos el movimiento establecido en el observatorio del Callao, me pareció no obstante detenerme en hacer inferencias hasta nuestra llegada a Guayaquil, a pesar de que estamos bien satisfechos de nuestro magistral Nº 10 y creemos el error en el cronómetro 71 mayor que el 105 de este Comandante, cuyos buenos resultados tenemos confirmados de antemano, y ratificaremos por las observaciones que se hagan en aquel observatorio. Al mediodía fue nuestra latitud observada S. de 6° 6'10" y longitud de 74°32'10", variación observada 8°30' N.E.

Día 27. — El tiempo se presentó bajo las más bellas apariencias, la brisa estaba fresquita, los cielos despejados y la tierra bien manifiesta; en consecuencia dispuso aquel Comandante reconocer la ensenada que forman las puntas de la Aguja y de Payta, pero a proporción que nos internábamos en ella, disminuía la brisa de tal modo, que a las cinco y media la teníamos calmosa, y como no era prudente pasar la noche en aquella disposición gobernó para afuera, que ejecutamos a su imitación, hasta que a las siete y media precedida la correspondiente señal pairamos con las gavias de una y otra vuelta, en que permanecimos durante la noche. A las cuatro mareamos con las gavias y el trinquete, y al amanecer con toda fuerza de vela atracamos la costa, de la que distábamos tres leguas próximamente. A las siete por señal hecha de la corbeta comandanta entarligamos un ancla de leva y un anclote con vitaduras de 40 brazas por si fuese preciso dar fondo, supuesto que las intenciones de aquel Comandante según inferimos, eran las de franquear lo posible la boca del puerto; desde esta hora seguimos con mucha frecuencia y cuidadosamente el estado del fondo, su cantidad y calidad. A esta misma hora avistamos dos balsas al parecer pescadores, y a las nueve avistamos cuatro o cinco embarcaciones que se hallaban surtas en aquel fondeadero, la iglesia y el pueblo que a la vista parecía bien reducida e infeliz; inmediatamente largamos nuestras insignias, correspondiendo aquellas con la bandera nacional; próximos al mediodía y situado aquél, arribamos al N.N.O. a imitación de la corbeta comandanta, a quien seguimos a muy corta distancia. Nuestra latitud observada fue de 4°52'30" y longitud de 75°00'50" variación 9°00' N.E.

Día 28. — Navegamos con toda fuerza de vela, rumbos paralelos a la costa, con viento fresco, mar de él, cielos y horizontes despejados ...... los islotes Negrillos al sucesivo trabajo de la costa, marcando y situando también al mismo instante a cabo Blanco, a vista del cual anochecimos con las gavias y el trinquete, cargando éste a las ocho, y a las nueve a imitación de la corbeta comandanta, pairamos mura estribor, hasta que a las cuatro y media precedida la correspondiente señal mareamos, y a continuación fuimos forzando de vela. Amaneció bajo un semblante risueño, la brisa fresquita, cielos y horizontes con alguna celajería, la tierra despejada y los altos de Mamora a la vista, distancia de dos leguas próximamente a la que sondamos con 70 a 80 brazas pero sin efecto. Nuestra posición al mediodía fue en latitud observada de 3°39'20" y longitud de 74°11' 05", variación 9°20' N.E.

Día 29. — Continuamos con toda fuerza de vela costeando la tierra S. del río de Guayaquil, dando vista a las cinco a la isla de la Puna; demorándonos desde las crucetas al N. ¼ N.E. distancia como de diez a doce leguas. A la misma hora correspondimos con la inteligencia a la señal hecha en la *Descubierta,* de que se daría fondo en la primera ocasión oportuna.

Anocheció todo cubierto de celajería oscura, el viento del S.O. fresquito, la mar llana, y la tierra muy cerrada; no obstante estas circunstancias navegamos para adentro con la marcación hecha a la isla, dirigiendo nuestra derrota por el plano de Moraleda, con rumbos del N. ¼ N.E. al N.E. y con la precaución de la sonda que no dejábamos de la mano, la que fue constante de 22 brazas lama, hasta las ocho

que bajó a 17 A.F. [arena fina]. A las diez volvió nuevamente a aumentar hasta 30 brazas lama verde, y a poco rato fue disminuyendo proporcionalmente de 30 a 25, 20,18, hasta las dos que de golpe saltó a 14 y después a 9. A la misma hora precedida la correspondiente señal y próximos a la *Descubierta* dimos fondo, quedando el cuerpo de la corbeta en 9 brazas lama; las aguas que sin duda hacían gran efecto en nosotros, nos privaron de la satisfacción de hacer un camino más ventajoso cual nos prometíamos, según el andar constante de cuatro millas por hora.

Amanecimos con la costa por estribor, y la isla de Puná por babor; al salir el sol se hicieron diferentes marcaciones, entre ellas la de Punta Arenas, o la más N.E. de la isla al N. 14° E.; lo más S.O. de dicha al N. 26° O. y el Amortajado al S. 80° O. ángulos de la aguja. A las ocho de la mañana salieron los bombos de ambas corbetas, unos dirigiendo sus sondas en la dirección del N.O. y el otro en el canal que forma la isla con el islote del Amortajado. A la misma hora salió de la *Descubierta* el bote para la isla, con el objeto de que se nos enviase prácticos; próximos al mediodía dio la vela la *Descubierta* que había recibido su bombo, no pudiéndolo verificar nosotros hasta la una que recibimos el de esta corbeta. Nuestro andar fue constante de cuatro millas, el rumbo del N. ¼ N.E. al N.N.E. y las sondas desde 9 a 11 y 14 lama arenosa; a las tres y media orzamos al N.E. ¼ al N. con el objeto de atracar la punta de Árboles, que conseguido a poco rato dimos fondo con el ancla de estribor en 10 y ½ brazas de aquella misma calidad.

Amaneció todo despejado y en calma, a las diez

llegó el bote de la *Descubierta* con dos prácticos, que a poco rato nos remitió aquel Comandante, al que nos debía conducir.

Día 30. — A la una por señal anterior empezamos a virar del cable, y a poco rato dimos la vela sobre las gavias y juanetes, dirigiendo nuestro rumbo al E.N.E. de la aguja, viento fresquito del S. y ayudados de la marea. Al principio fueron las sondas de 12, 14, 15 y 16 brazas, hasta las dos que gobernando al S.S.E. con el objeto de dar resguardo a los bajos de Nala, disminuimos desde 10 brazas, hasta 6 A.F. [arena fina]. A poco rato variamos de rumbo gobernando al E. ¼ N.E., con el cual aumentamos a 7 brazas, demorándonos a esta sazón lo más O. de la isla Puná, al ángulo 72° en el cuarto cuadrante punta de los Arboles al de 81° y punta de la Cantinela al N. 72° E.; después fuimos variando de rumbos desde aquél hasta el N.N.E., al principio para tomar el canal y después para atracar la isla, proporcionando franquear la boca y conservando el braceaje desde 9 brazas hasta 7 y 6 A.F. [arena fina]. En las últimas horas de la tarde estando por 7 brazas, nos demoraba el morro Alto de la isla al S. 72° O. y la punta de la Antiga al N. 4° E., la que con los mayores esfuerzos procuramos atracar con rumbos del N. y N. ¼ N.O., consiguiéndolo a las siete y tres cuartos a distancia de una milla escaseándose el viento al mismo momento, poniéndonos los aparejos de facha, que cambiamos siguiendo el bordo de tierra un corto espacio, virando después y siguiendo la vuelta del N.O. ¼ N. viento fresquito. Encontramos de la mura contraria a nuestra compañera, haciéndola saber que desde las últimas horas de la tarde teníamos

en esta corbeta el práctico mayor; en consecuencia nos ordenó dirigiésemos la derrota que con rumbos del N.N.O. por sondas de 5 y 5 ½ brazas, y la marea a la sazón favorable, procurábamos atracar la punta N.E. de la isla Verde, con concepto a que habíamos de embarcar en la misma noche, como lo verificamos a las ocho y media estando tanto avante con dicha punta, arribando a la sazón al N. ¼ N.E., por entre ésta y la costa de Mondragón; y adentro sobre las gavias y juanetes dirigíamos nuestros rumbos en el primer cuadrante y muy próximos a la costa N.O. del río, para atracar a la punta de Alcatraces, que pasamos a las nueve y media dirigiéndonos a la de los Mogotes, la que rebasada gobernamos al N. 6° O. hasta estar próximos al monte Alto, desde donde gobernamos nuevamente al N.N.E., pero como la marea llevaba ya muy poca fuerza dimos ambos fondo al ancla de estribor en 5 y ½ brazas.

Empezando a repuntar la marea a la salida del sol, y teniendo el viento aunque débil por el O.N.O., dimos la vela seguidos de la *Descubierta*, aprovechando los más leves instantes, para cuyo efecto se echó también bote y lancha al agua, dirigiéndonos frecuentemente la cabeza, por inutilizar la marea nuestro gobierno, que pocas veces pudimos conseguir. A las ocho distábamos del Bajo y Piedra situada en la medianía del Cañal como medio cable, la que demoraba al N. 7° E., la punta de Piedras al N. 3° O. y la del Naranjal al S. 70° E. ángulos de la aguja. A las nueve estábamos tanto avante con la isla del Zorro, en cuya situación teníamos el viento fresquito, pero a las diez ya era calmoso, y la marea hacía en esta sazón todos sus efectos arrollándonos hacia el canal del E. de tal

modo, que nos obligó a tomar la vuelta del O., la que seguimos hasta las diez y media que viramos ya muy próximos a la costa, y con la ayuda de los remolques conseguimos a las doce y media dar fondo bajo las marcaciones siguientes: Punta Gorda al S. 5° E., y la chacra del cojo Duarte al N. 62° O.

Octubre 1º — A las tres y media de la tarde llegó el Sr. Gobernador D. José Aguirre, Capitán de Fragata de la Real Armada, a bordo de la corbeta *Descubierta,* y después pasando a ésta tuvo la bondad de comunicarnos muchas y varias noticias interesantes del estado actual de la Europa, y entre ellas el atentado contra el Sr. Floridablanca.

A las cinco ya con la marea favorable y el viento fresquito del S.O. dimos la vela, gobernando al N. O. 5° O., cuyo rumbo seguimos hasta montar la Puntilla y su bajo, procurando siempre ir muy próximos a la costa del O.; montada aquélla gobernamos al N.N.O. a cuyo rumbo nos demoraban las luces de la población, a la medianía de la cual dejamos caer el ancla de estribor en 5 ¾ brazas, como a medio cable de la proa, y al repuntar la vaciante dejamos caer la otra, quedando a .... o a la gira, bajo las siguientes marcaciones: punta N. del cerro de Santana, extremo del pueblo al N. 13° O., batería de la misma punta al N. 10° O., medianía del cerro Cabra, por la cual se enfila la montaña del Chimborazo, al N. 46° O., batería de San Carlos extremo S. del pueblo al S. 12° O., y la medianía del mismo al O., ángulos de la aguja.

Ya desahogados de todas las faenas marineras, se trató de establecer el observatorio en tierra; en consecuencia se condujeron a la casa del Sr. vicario de

esta ciudad D. José Ignacio de Costezar, todos los instrumentos astronómicos, mientras que se disponía la tienda del observatorio que poco después se situó muy próxima a dicha casa, rodeándola con una empalizada de cañas que la resguardase del paso de las gentes y pudiese estar en ella con alguna quietud. Concluída se colocaron cómodamente los dos cuartos de círculos, el péndulo astronómico, teodolitos, aguja de inclinación, etc.; en la misma casa se tomaron algunas piezas separadas del roce de la familia, con el objeto de trabajar con toda la comodidad posible, tanto los naturalistas, botánicos y pintores, como nosotros mismos. Al día siguiente puesto ya todo en orden, se empezaron las comparaciones de los relojes con el péndulo del observatorio por medio de pistoletazos, no omitiendo siempre que hubo ocasión las alturas correspondientes, para el examen y averiguación del movimiento de aquéllos.

Los bombos de una y otra corbeta se emplearon en los primeros días en completar nuestra aguada que se hacía en la Estancia Vieja, distante del fondeadero como de cuatro y media a cinco leguas, proporcionando su salida con concepto a la marea, y al de regresar en el mismo día a sus bordos, como en efecto verificaron siempre.

Salieron para el Chimborazo los Sres.: D. Juan Vernacci, acompañado de D. Antonio Pineda, Mr. Née, naturalistas botánicos; aquél con el objeto de observar latitud y longitud, y éstos con el de investigar y examinar lo posible y anexo a su ramo.

Los Tenientes de navío D. Antonio Tova y D. José Robredo, tuvieron la comisión de ir al río Tumbes, para que desde él trabajasen el pedazo de costa comprendido desde aquel punto hasta la punta

del Manglar, a cuyo efecto llevaron consigo el cronómetro Nº 61 de la *Descubierta,* un teodolito y sus sextantes. Les acompañaron el Piloto Sánchez, y como práctico el patrón de la misma embarcación que a este fin se fletó, conocida en el país con el nombre de *Chata:* su tamaño como un barco del puerto aunque más alteroso y cómodo, un palo en el centro inclinado hacia popa, y con una vela redonda al tercio.

El Alférez de Fragata D. Jacobo Murphy, acompañado del segundo piloto Maquera, tuvo la comisión de situar la punta de Salinas, y desde ella venir ligando la isla Puná y sus bajos hasta el fondeadero, para cuyo efecto llevaron consigo el cronómetro Nº 71 de esta corbeta, un teodolito y sus sextantes, travesía que verificaron con la lancha de este buque. Todos llevaban el corto plazo de doce a catorce días, al cabo de los cuales regresaron cubriendo sus comisiones según entendimos a satisfacción de los Comandantes, como debíamos esperar de las inteligencias de dichos Sres. oficiales; D. Juan Vernacci regresó días antes por la imposibilidad de verificar ninguna observación, ya por la continua garúa, como por la mucha cargazón que ordinariamente observó.

Ya próximos a nuestra salida pasó el Sr. D. Alejandro Malaspina al Morro situado a doce leguas de los altos de Chanduy en la misma costa, en la que por medio de una base situó algunos puntos de aquélla, como también los Maracables en la isla de la Puná y de la boca del río por aquella parte, que verificado regresó a los dos días de su salida.

Juntos pues, todos los materiales, se empezó a trazar el pedazo de costa comprendida desde el Callao de Lima hasta este fondeadero; el que compa-

rado con algunas cartas que se hallaban en nuestro poder, convenían únicamente en su dirección, siendo desde aquél hasta el cabo Blanco, la de N. 30° O. 5°30' E.; pero respecto a su verdadera situación nos manifestaron e hicieron ver con bastante claridad, la absoluta necesidad que había de emprender este trabajo tan útil a la navegación de nuestro comercio, como preciso y necesario para su seguridad.

La orden de que debían agregarse a esta expedición los Tenientes de Navío Espinosa y Cevallos, la poca comodidad y ningún recurso para el alojamiento de estos Sres., como también el transporte del Regente de Guatemala, ex-presidente de Quito D. Juan Villeluenga, que con su señora esposa y familia debían pasar a cualesquiera de los puertos de Panamá, Realejo o Sonsonate, para conducirse a su destino; quienes no proporcionándoseles coyuntura alguna, se interesaron con estos Sres. Comandantes, para aquel efecto, los que reflexionando la no favorable situación, y deseosos siempre de contribuir al buen servicio del Rey y de la humanidad, admitieron gustosos ofreciéndoles sus embarcaciones, y manifestándoles al mismo tiempo la suma incomodidad de los alojamientos y aún de las mismas corbetas. Bajo estas circunstancias trataron de hacerlas más cómodas, levantando a este objeto una pequeña camarita a sus expensas, que debían habitarse en la *Descubierta* por el Sr. Malaspina, cediendo éste la suya y camarote a aquellos señores, y en éstas sus familiares.

Como para emprender algunos reconocimientos que no pueden verificarse con las corbetas, no bastaban ningunas de nuestras pequeñas embarcaciones, tanto por su mala disposición, como por su poca capacidad, determinaron juiciosamente estos Sres.

Comandantes se agrandase una de las lanchas de estos buques, que fue de la *Descubierta,* para que así se pudiesen observar los defectos que después se enmendarían cuando hiciese la de la *Atrevida.* En este concepto y en el que quedase en tal disposición, que sin el menor recelo pudiese el oficial comisionado desempeñar el objeto a que se le destinase, se le aumentaron 7 pies de quilla y 1 ½ de manga, quedando con esta alteración en 28 pies de quilla limpia, 33 de eslora y 10 1/3 de manga, resultando de estas dimensiones, que puede llevar víveres para dos meses con su esquifazón de quince hombres, uno o dos oficiales con un pilotín; su aparejo se prefirió el de goleta a otro alguno, por considerarse ser el más cómodo, de mejor manejo y en que puede probablemente asegurarse con activa diligencia.

Las mareas se observaron con la mayor prolijidad, y de su examen resultó no ser periódicas de una a otra alunación; para investigar la hora del establecimiento, la bella proporción del eclipse de luna, día en que se observó ser la pleamar el del novilunio y plenilunio a las siete horas diecinueve minutos. La marea altera según el viento más o menos fresco del S.O. (que en el país llaman el chandus) el agua o corriente del río no es tan veloz como creímos según nos habían informado, bien que como no era tiempo de avenidas nada tenía de extraño, y así la mayor que nosotros observamos fue la de tres millas y la menor de una y media.

El día antes de nuestra salida se botó al agua la lancha de la *Descubierta,* y según pude inferir de su figura y disposición adelanté mi juicio, a que su andar y propiedades no serían las más ventajosas, aunque su resistencia y comodidad fuese bastante.

Esta opinión pudiera afirmarse con razones bien convincentes, pero a la verdad no lo merece el asunto, y sí sólo en adelante cuando se experimenten sus propiedades, podremos investigar si los recelos eran fundados, aunque no bajo unas ideas de construcción de que verdaderamente carezco, sino de aquella práctica a que materialmente se inclina a observar el oficial por pura afición, y con el deseo de adelantar sus conocimientos, bien que por un modo indirecto y nada sólido.

En los primeros días de establecido el observatorio se infirió la latitud por diferentes estrellas tomadas al N. y al S. resultando la de 2°12'18", pero en los últimos se tuvo mayor confianza en la deducida por el mismo método de 2°12'24". La longitud fue inferida varias ocasiones; primera por la ocultación de la estrella 798 del catálogo de Mayer 73°06'44"; segunda por la comparación de Acuario con la luna al paso por el meridiano, 73°16'44"; tercera por el fin del eclipse, 73°16'13"; cuarta por los relojes 73°39'00", todas occidentales de nuestro Real Observatorio de Cádiz. La variación de la aguja se observó en diferentes ocasiones, y resultó ser el promedio de todas ellas la de 9°50' N.E.

La altura del Chimborazo fue medida por medio de los dos cuartos de círculo de la colección, que calculada resultó ser de 3.217 toesas, igual a tres millas y media, su distancia a las orillas de Guayaquil 77 3/10 millas. La medida por el Sr. Jorge Juan fue de 3.162, y de Mr. Bouguer de 3.382; de esta diferencia sólo se me ocurre hacer presente que la nuestra ha sido medida en las orillas del río que baña aquella ciudad, y la de aquellos señores, inferida la del pri-

mero por las bases que le sirvieron para la medida del grado terrestre, y la del segundo por medio de barómetros.

Deducción de la longitud de Guayaquil por las marcaciones del Chimborazo, suponiendo la diferencia de meridianos con Quito, según la carta del viaje a la América por M. Bouguer de	0°19'45"
Guayaquil por nuestras observaciones al O. del Chimborazo	1° 4' 4"
Resulta por consiguiente la de Guayaquil O. de Quito de	1°23'49"
El promedio de las observaciones del Sr. D. Jorge Juan y D. Antonio Ulloa en aquella ciudad	80°35'45"
Luego, longitud de Guayaquil occidental de París	81°54'34"
Por observación del satélite de Caymbe por dichos señores	82°12' 4"
Por el promedio de cuatro determinaciones de un eclipse de luna observado en Yarruqui, por el Sr. D. Jorge Juan y en París por Mr. Lemonnier en el año de 1736	82° 6'00"
Por el promedio de siete observaciones del mismo eclipse y las correspondientes de Mr. Grandjean de Fouchi en París	82°04'38"
Por observaciones de eclipse de luna, emersiones e inmersiones por Mr. Bouguer, quien no trae los elementos y sí los resultados	81°38'49"

El eclipse de luna del 22 de octubre de 1790, no les proporcionó a estos señores astrónomos ninguna observación de confianza, por la mucha cargazón de la atmósfera; cuando ésta despejó al punto de permitir la vista del cuerpo de la luna estaba ya toda en la sombra de la tierra, y aunque se pusiesen a observar no les fue posible determinar el principio del eclipse, pero sí con bastante confianza el fin de él.

Entre todas las observaciones de longitud hemos preferido la de los relojes, por necesitar las nuestras de correspondientes; en este concepto nuestros trabajos se refieren en un todo a la que resulta de aquéllos.

La ciudad de Guayaquil cuya posición es la más deliciosa y lisonjera, está situada en lo interior del río de su nombre, y próxima a su orilla; su extensión es de N. a S. como de una milla, de E.O. como de una un tercio; sus habitantes ascienden a 10.000 almas, inclusas todas castas; son generalmente de bello aspecto y muy amables, el terreno sumamente fértil produce cuanto en él se siembra, es riquísimo de maderas, y su uso es general; la mano de obra muy barata; trabajan con bastante ligereza y prolijidad. Una fragata mercante del porte de 400 toneladas se construyó en cuatro meses, y su costo ascendió a 35.000 pesos; los comestibles son abundantes, de buen sabor y de bajo precio, excepto el pan, que como el trigo se conduce de Quito es renglón muy caro, pero los naturales lo reemplazan con el plátano; su comercio con el Perú por medio de seis u ocho embarcaciones cada año es de cacao, cuyo buen cultivo produce muy buenas cosechas. También lo es el de maderas ya labradas, ya sin

labrar, tabaco, sombreros de jipijapa, etc. El retorno es de géneros de Castilla, aguardientes del país, y el más precioso, la plata, aunque este último hace cuatro años que nada entra por lo caído que está el cacao, produciendo muy pocas ventajas al cosechero por su poca salida, procedida de lo decaído del comercio de aquel reino. El Real percibe anualmente de 60 a 80.000 pesos ya de las ventas del tabaco, como de la aduana, fábricas de aguardientes, correos, etc.; y según algunos individuos de esta ciudad, pudiera ascender a mucho más, si extinguiesen la fábrica del aguardiente y se diese entrada franca al del Perú, que en el día está prohibida.

La extensión del río hasta la ciudad es de nueve tres cuartas leguas, contada desde la medianía de la boca E.O. con isla Verde; su canal está sembrado de islas y bajos, su mayor anchura de E.O. es de una y media a dos millas. Su entrada generalmente se hace costeando de muy cerca la parte del N. por seis, cinco, cuatro y tres y media brazas, necesitándose hacer con arreglo a las mareas, que siempre se emplean tres a la ida y cinco o seis a la salida, hasta el fondeadero de la Puná; es sumamente hermoso, lleno de frondosidad, con un verdor en los árboles sumamente vivo, hacen más armoniosa su vista las balsas y otras embarcaciones del país que de continuo navegan en él, conduciendo frutos de consumo de la ciudad, ya del Puná, ya de las haciendas y ya de los pueblecitos inmediatos; tiene en sus orillas algunas casitas, quintas y estancias. Por la parte del N. y O. tiene otra boca, pero los muchos bajos que la rodean son causa de la poca entrada o ninguna, por aquella parte, aunque vengan del N. y sean pequeños; después de todo, nada se acorta el camino por aquella parte, ni

tampoco es menos el riesgo; así toda embarcación cuyo ánimo es el andar en la Puná (como de ordinario lo verifican las embarcaciones de comercio que no necesitan de carena) o que pretenden entrar en Guayaquil, deja caer un ancla al S. y E. de punta de Arenas como de tres a cuatro millas, desde cuyo paraje se recibe el práctico que de antemano y con la marea favorable ha enviado a buscar con su bote, el que debe salir con muy buena esquifazón para su mayor seguridad; éstos son bastantemente inteligentes y puede dejarse a su arbitrio la derrota y camino que debe hacer la nave, hasta el paraje de su destino. Las embarcaciones del Rey, están exceptuadas de gratificarlos, pero las de comercio pagan 25 pesos desde el primer anclaje hasta la Puná, e igual cantidad desde éste, al de la ciudad.

SALIDA DE GUAYAQUIL PARA PANAMÁ

Octubre 28. — Ya a bordo todos los instrumentos astronómicos y redondeados de un todo levamos el ancla del N. quedando a pique de la del S., la que suspendimos a la una y tres cuartos vaciando ya el agua, con cuyo auxilio y mareadas las tres gavias intentábamos aproximarnos a la costa del S. con el velacho y la sobremesana en facha. El viento fue al principio bonancible del N. y después fresquito por el S.O.; en esta disposición nos dejábamos arrastrar de través a son de marea, rodeados del común sentimiento de una infinidad de amigos que a porfía se esmeraban en manifestar el dolor que

les causaba nuestra separación; no era menos el número de personas de uno y otro sexo que coronaban las casas y calles que hacen frente al río, y que con sus pañuelos nos daban pruebas nada equívocas de su amabilidad y buen afecto, al que correspondimos haciéndoles sabedores que era uno de los lugares, en que nuestro sentimiento había estado más expuesto a la sensibilidad, a la gratitud y al reconocimiento.

Próximos al canal que forma la punta Gorda con la isla de Santay, dimos fondo a un ancla a imitación de nuestra compañera a las tres y tres cuartos en tres y tres cuartos brazas fango, recelosos de la poca agua que a la sazón debía haber en aquél, según parecer de nuestros prácticos.

Con la brisa fresquita del S.O., el tiempo de bello semblante y el agua parada dimos la vela a las diez y media de la noche, por señal anterior de la *Descubierta,* que de cerca seguíamos con las tres gavias; a las once y media próximos a la isla del Zorro y muy cerca de la costa viramos de la mura contraria con el viento fresquito del S.O., poniendo después velacho y sobremesana en facha para seguir de través el curso de la corriente. A las dos, precedida la correspondiente señal dimos fondo en cinco brazas lama, persuadidos por los prácticos a la poca agua que a la sazón debía haber en el canal que forman punta de Piedras y la isla del Matorrillo y en el concepto también de los bajos que tiene en su inmediación.

Por señal anterior de nuestra compañera dimos la vela a las once de la mañana, repuntando la marea a la sazón y ayudados de los remolques de lancha y bote, hasta que a las once y media saltó el vientecito al S.E., en cuyo concepto dejamos aquéllas, y po-

niendo en facha la sobremesana y el velacho continuamos de través a son de marea; al mediodía nos demoraba punta de Piedras al S. 8° O. y la boca del Naranjal al S. 15° E. ángulo de la aguja.

Día 30. — Continuamos como el día anterior, ya en viento ya en facha, ayudados de la marea y de las ventolinas flojas del S.E., conservando la distancia conveniente a la costa y bajos que de ordinario varían en este río; próximamente a las dos enfilamos la punta de Mogotes con la de Alcatraces, marcación positiva de hallarse en medio del canal entre la Piedra y la costa; permanecimos en aquella situación hasta las tres y media que vaciando el agua dimos fondo en 3 ¾ brazas fango, demorándonos en esta posición la punta de los Altos al N. 5° E., la de Alcatraces al S. 8° O., y el extremo S.O. de la isla de Mondragón al S. 7° E. ángulo de la aguja.

Poco después de repuntar la creciente, estaba el vientecito fresco del S.O., los horizontes cubiertos y el cielo toldado; a las doce dio la vela nuestra compañera izando un farol que lo indicaba, y nosotros que ya estábamos a pique y con las gavias izadas lo verificamos igualmente largando aquéllas, y con el velacho y la sobremesana en facha seguíamos a son de marea con el viento bonancible del O.S.O., proporcionando los bordos con concepto al bajo de la isla de Mondragón y proximidad de la costa. A las dos en consecuencia a la poca agua que hay entre punta de Alcatraces y aquella isla, dejamos caer el ancla en 3 ¾ brazas fango, que en muy breve debía disminuir hasta quedarse en 3; en esta situación estábamos tanto avante con dicha punta, a distancia de una a dos millas.

A las once empezando a repuntar la marea y con el vientecito fresco del O. dimos la vela en demanda de la punta de Chupadores, y a las doce, próximos a ella cambiamos la mura, dejándonos llevar y conducir a son de la marea.

Al mediodía nos demoraba lo más S.O. de Mondragón al S. 6° O., punta Mandega al S. 6° E., lo más alto de la isla Verde al S. 14° O., punta Chupadores al S. 47° O., y la de Alcatraces al N. 53° O. ángulos de la aguja.

Día 31. — Próximamente a las dos, estando tanto avante con los Chupadores y en la medianía del canal, con viento bonancible del S.O., dirigimos nuestro rumbo ayudados de la marea al fondeadero de la Puná; a poco rato saltó el viento al E.S.E. y aunque forzásemos de vela, fue necesario dar un repiquete para separarnos del placer de la isla Verde; y conseguido en breve, viramos nuevamente y a las seis de la tarde dimos fondo a imitación de nuestra compañera en 6 ½ brazas lama, en cuya situación quedó la corbeta bajo las enfilaciones siguientes:

Punta de María Mandinga S. 31° E., extremo N. de la Puná N. 81° O., y la medianía de la boca del río N. 3° O. ángulos de la aguja.

A las diez de la noche empezando a repuntar la marea nos dispusimos a dar la vela, que verificamos próximamente a las once, precedida la correspondiente señal de nuestra compañera que a corta distancia seguíamos por sus aguas, con proa del S.E. y el viento fresquito del S.O. Cuando estuvimos por el través de la punta Mandinga saltó el viento al O., en cuyo concepto ceñimos al S.S.O. con toda fuerza de vela, y próximos a la punta Bocaca viramos de la otra

vuelta, cuyo bordo seguimos hasta las inmediaciones del placer que forman los ríos Balao, Tenguel, etc., en que nuevamente reviramos, siguiéndole hasta las cinco próximamente que pasando la marea, dejamos caer el ancla en seis brazas lama, a imitación de nuestra compañera.

Amaneció cubierto de celajería de muy buen semblante y el viento calmoso del O.S.O., demorándonos en esta posición punta de Arenas al S. 68° O., alto de Salinas al S. 86° O., los de Mala al N. 16° O., y punta Mandinga N. 5° E. ángulos de la aguja.

A las diez aunque estuviese el viento bonancible por el N.O. y la marea creciente aún, dimos la vela con proa del S.O., conservando el fondo de 6 ¼ a 7 brazas.

Noviembre 1º — Al mediodía se entabló la brisa, con la cual y toda fuerza de vela procuramos granjear lo posible para el O., proporcionando las bordadas de tal modo, que sin desentendernos de aquel objeto, dábamos el correspondiente resguardo a los bajos de Payana; a las dos metimos el bote dentro estando ya de antemano la lancha, y despedidos los prácticos que desde Guayaquil nos habían acompañado; marcamos a la sazón punta de Arenas que se enfilaba con la de Salinas al N. 66° O., distancia de dos leguas. Al ponerse el sol el Amortajado al N. 86° O. y punta del Cocal enfilada con los bajos de Payana al S. 28° O., distancia de éstos como de tres a cuatro millas, y de la punta de seis a siete, sin poderse absolutamente marcar punto alguno de la Puná.

Con estas marcaciones, la sonda y una no indiferente vigilancia navegamos toda la noche, haciendo

los mayores esfuerzos, con el objeto de franquearnos, para cuyo efecto proporcionábamos los bordos en aquel concepto; bajo estos accidentes amanecimos con el viento bonancible por el O.N.O., la mar llana, todo neblinoso y próximos a la *Descubierta.* Al salir el sol nos hallábamos bajo las marcaciones siguientes: la medianía de los bajos de Payana al S. 65° E., los altos de Salinas al N. 5° E., y el Muerto o Amortajado al N. 74° O., distancia de cinco a seis leguas. Próximos al mediodía nos indicó el Sr D. Alejandro Malaspina, que después de aquél se compararían los relojes Nº 72 y 71, aquél de la *Descubierta,* y éste de la *Atrevida,* con el objeto de tener un cuarto reloj de comparaciones, que asegurase más y más los conceptos y resultados de las longitudes de una y otra corbetas.

Hemos admitido por punto salido la latitud observada al mediodía y la longitud referida a él, cuyos resultados de la mayor confianza y bajo las mejores circunstancias, son la latitud S. de 3°20'54" longitud occidental de Guayaquil, a 32'27" que es O. del Real Observatorio de Cádiz 74°11'27", variación N. E. 10°30'00".

Día 2. — A mediodía se compararon los relojes 72 y 71 por medio de pistoletazos, indicáronse sus horas por señales con bandera, e inferida la longitud de aquél, respecto a la de éste, resultó de diferencia en longitud, en grado 1', próximamente. El viento era bonancible del N.O. que aprovechamos con toda fuerza de vela, granjeando lo posible para el N. y O., deseosos de perder de vista el Amortajado, que aún veíamos con impaciencia, como también la costa del río de Tumbes. A las tres perdiendo ya de-

masiado para el S. y habiendo rolado el viento al O. N.O. viramos de la vuelta del N. que seguimos hasta las nueve de la noche, a cuya hora cambiamos de mura, temoroso sin duda aquel Comandante del grande esfuerzo que debían hacer las aguas en nosotros, pues que nos hallábamos en la medianía del canal que forman los bajos de Chanduy y la isla Puná; en este concepto seguimos de aquella vuelta, y al amanecer avistamos la costa marcando la punta del Mal Paso. Al mediodía demoraba al S. 65° E. y la tierra más saliente al O.S. 1° O. ángulos de la aguja, siendo nuestra situación al mediodía en latitud observada S. 3°29'20" y longitud 74°36'29", variación N.E. 9°30'00".

Día 3. — Fue por instantes mejorando el aspecto del tiempo; en las primeras horas de la tarde se mantuvo el viento bonancible por el N.O y O.N.O., pero ya en las de la noche se declaró fresquito por el O. S.O., con el que dirigimos nuestro rumbo a atracar la costa, y andada una distancia proporcionada en aquel concepto ceñimos el viento por babor con las principales, las gavias sobre los amantillos, con el objeto de no desatracarnos mucho de tierra. En esta disposición permanecimos hasta las seis de la mañana que izadas aquéllas, seguimos a nuestra compañera con proa del N. ¼ N.E., rumbo que, según nuestra posición, se dirige a la punta de Santa Elena; pero fueron errados nuestros conceptos. A las ocho precedida la señal correspondiente arribamos al N.E. con el objeto sin duda de recalar próximamente al N. de los altos de Chanduy, que a no tener error el plano de Moraleda debíamos haberlos avistados al mediodía, según nos manifestaba nuestra posición en

latitud observada 2°37'31" y longitud 74°57'26" variación N.E. 8°00'.

Día 4. — El viento fresco del S.O. favorecía nuestra idea de reconocer la costa, que verificamos a las dos, avistando los altos de Chanduy, de la punta del Carnero, y poco después la de Santa Elena; inmediatamente se empezaron las bases, y se infirió que el trozo de costa comprendido desde Chanduy hasta el Carnero, estaba afectado de 12' más E. de lo que la coloca Moraleda; no sucede así con la punta del Carnero y de punta Elena, cuyo establecimiento varía muy poco del que ahora .... resultando la primera en latitud S. 2°22'30", longitud 75°39', la segunda 2°11'15" y 75°4'; dirección es casi de N.O. a S.E.. Es rara toda la tierra a excepción de los altos de punta de Elena que se señorean en ella; esta punta aparece bajo la figura de una isla tajada hacia sus extremos, vista que absolutamente puede equivocarse con ninguna otra tierra de sus alrededores.

A las tres de la mañana andada la distancia calculada, nos atravesamos a imitación de nuestra compañera, con el objeto de amanecer a la vista del puerto últimamente marcado en la tarde anterior, en cuya disposición permanecimos hasta las siete que despejada la tierra forzamos de vela, dirigiendo nuestros rumbos con concepto a la distancia y posición de la costa; al mediodía fue en latitud observada de 1°50' 17" y longitud 74°34'36", variación 8°00'00".

Día 5. — Continuamos con nuestras diarias operaciones, dirigiendo nuestros rumbos según las diferentes configuraciones de la costa, y como a distancia de

tres a cuatro leguas, y aún muchas veces menos, según se presentaban los puntos más visibles de ella, ligando al mismo tiempo la isla de Solango y los Ahorcados, quienes con Santa Elena forman hacia el S. una grande ensenada, en cuyo fondo está situada la ciudad y puerto de aquel nombre; al hallarse E.O. con aquella isla se descubrió la de Plata, que próximamente corre con Santa Elena N.E., algunos grados O. A poco rato se avistó la punta del río de Jipijapa, y reconocida la ensenada que forma ésta con la de la Canoa o del Callao, dirigimos nuestro rumbo a la medianía del canal entre la costa y la de la Plata. Esta isla es medianamente alta, distancia de cuatro a cinco leguas de la costa, tiene dos puertos, uno a la parte del S. y otro a la del N., es limpia y sólo en la punta meridional tiene unos islotillos, que desde lejos se manifiestan. El canal conserva un fondo de 30, 23, 20 y 18 brazas de agua, sobre arena lama. Con el objeto dicho en el día anterior pairamos desde las diez de la noche hasta el amanecer, que nuevamente dimos principio a nuestras tareas, habiendo en la noche con toda fuerza de vela embocado el canal que forma la isla con la costa, costeando aquélla como a distancia próximamente de dos leguas.

La *Descubierta* se empleaba únicamente en el trabajo de las bases, y nosotros en la sonda, que fue constante desde 45 a 30, excepto alguna que otra vez que descendía a 20 y 18, siempre A. F. A y L.; [arena, fango, arena y lama] no omitíamos tampoco el situar alguno que otro punto cuando la ocasión proporcionaba estar N.S., o próximamente, con el doble objeto de asegurar nuestras sondas, aunque navegásemos muy inmediatos a nuestra compañera, y el de ratificar los establecidos por aquélla. Nuestra

situación al mediodía fue en latitud observada S. de 0°46'10" longitud 74°27'10", variación N.E. 9º 10'40".

Las circunstancias del tiempo favorecían mucho nuestras tareas, el viento fue siempre constante y fresco del S.S.O., con el cual y con los rumbos del 1º y 4º cuadrante reconocíamos toda la costa, siempre con derrota paralela a ella. La ensenada que forma el cabo de San Lorenzo con cabo Pasado se interna muy poco; al N.E. de este cabo y distante de él como dos leguas hay un fondeadero, a cuyo S.E. y al de la sierra de Monte Christi está el pueblo de este nombre, y en la cima de ella está patente un devoto santuario, a quien los del pueblo y navegantes de esta carrera tributan fervorosas ofrendas. Costeamos y reconocimos a corta distancia la bahía de Caracas, dirigiéndonos después a cabo Pasado, que con el de San Lorenzo corren N. 28° E.S. 28° O.; a las nueve y media por señal anterior quedamos al pairo, ya de una vuelta ya de otra, hasta las siete que dimos principio a nuestras operaciones, teniendo a la vista el cabo de San Francisco, desde donde empieza a robar la costa hacia el N.E.; las sondas fueron constantes de 45 a 30 brazas Lª Bª [lama blanda].

A las ocho horas cuarenta y cinco minutos de la noche el cielo y horizontes despejados el viento fresquito del O.S.O., la mar tranquila y el temperamento agradable, favorecieron nuestro paso al Hemisferio Septentrional, que verificamos por los 74°12'4" occidental del Real Observatorio de Cádiz, siendo nuestra situación del mediodía en latitud observada N.O. 50'20" longitud ídem 74°25'16", variación N.E. 8°00'.

Día 7. — Con rumbos paralelos a la costa y a corta distancia de ella, seguíamos su reconocimiento con viento fresco del S.O. mar del mismo, cielo y horizontes cubiertos generalmente de celajería, y la tierra despejada. A las dos preparándonos a sondar con 40 a 50 brazas según lo habíamos ejecutado la hora anterior, nos sorprendió al verificarlo el ver disminuir aquélla a 17 y 18 brazas piedra, y poco después a 10, 9 y 8. Inmediatamente lo indicamos a la *Descubierta,* marcando al mismo tiempo el cabo de San Francisco al S.O. ¼ al S. de tres a cuatro leguas, y punta Gorda al S.E. ¼ S. ángulos de la aguja; a poco rato orzamos como nuestra compañera, y sondamos alternativamente 10, 12 y 15 brazas, hasta las cuatro que de nuevo volvió a aumentar.

Deseosos de averiguar la causa de este accidente, ya por varias y diferentes noticias de los derroteros que se hallan en nuestro poder, como por un marinero que en calidad de práctico había navegado en esta costa, quedamos plenamente satisfechos de haber sondado en el Placer, que está situado próximamente de dos a tres leguas de la costa, y en la medianía de la ensenada que forman las puntas Gorda y Esmeralda. Tampoco distábamos mucho de la Laja, conocida por la Loza, situada próximamente a la boca de la bahía del nombre de la última punta, en cuyo paraje naufragó un navío del comisario de Lima que hacía derrota a Panamá, mandado por D. Ignacio Carranza; esta piedra tiene 3 ½ brazas de agua en la pleamar, pero en la bajamar suele muchas veces notarse la reventazón.

A las diez y media de la noche precedida la señal correspondiente acortamos de vela, y después a su imitación nos atravesamos mura babor, cambiando

según ella a las dos de la mura contraria, proporcionando así amanecer a la vista de la tierra últimamente marcada en la tarde, que con efecto verificamos. Cuando nos demoraba el río Verde al E.N.E. de la aguja, sondamos en 60 brazas piedra, y más inmediatos a tierra disminuyó a 50 y 40, desde cuya hora seguimos con rumbos paralelos a la costa, variándolos con conceptos a su configuración y a las bases que a la sazón se corrían. El tiempo ha variado mucho de semblante y de temperamento; hemos experimentado hoy un calor excesivo y algunos chubascos, que alteraban con frecuencia el estado de nuestro aparejo; al mediodía observamos en latitud N. 1°57'18" longitud ídem 73°13'2", variación 8°00' N.E.

Día 8. — Seguimos al mediodía con toda fuerza de vela, viento fresco, marejada del mismo, cielos y horizontes achubascados, que de rato en rato desahogaban con mucha agua. La tierra la teníamos inmediata y la *Descubierta* a corta distancia, a quien seguimos por sus aguas, con rumbo paralelo a la costa. A las cinco avistada la isla de Gorgona dirigimos nuestra derrota a su reconocimiento, que conseguimos a toda satisfacción, a cuya vista anochecimos con toda fuerza de vela. Esta isla distará de la costa de seis a siete leguas; su mayor extensión es de N.E. a S.O. como de cuatro a cuatro y media y N.O. a S.E. de dos a dos y media; no está habitada y se forma por tres montes; el de Castro y más elevado le llaman el de Trinidad, el cual podrá verse como a diez leguas.

A las ocho según la *Descubierta* nos quedamos con las principales y juanetes; a las diez precedida la correspondiente señal variamos de rumbo, con el cual nos dirigimos a la ensenada que forma aque-

lla isla con la bahía de Buena Ventura, y a las dos, andada una distancia proporcionada para amanecer a su vista, nos atravesamos con las gavias según señal anterior, permaneciendo así hasta las seis, que a imitación de nuestra compañera mareamos en vuelta de la tierra, que por la mucha lluvia y cerrazón no pudimos avistar, hasta que a las siete y media despejando algún tanto reconocimos la boca del río Samí y la isla Gorgona, aquél como a cuatro leguas, y ésta como de nueve a diez, a cuya hora puso señal la *Descubierta* de observar longitudes por los relojes, dando principio al mismo tiempo a nuestras diarias operaciones; al mediodía observamos en latitud N. 3°32' 50", longitud ídem 71°43'53", variación N.E. 8°30'.

Día 9. — En nada ha variado el día respecto del anterior; con el viento fresco del S.O. seguimos reconociendo la ensenada que forman punta de Buena Ventura con la de Chavica, para después seguir rumbo hacia la isla de Palmas, que según diferentes planos distábamos aún de treinta a cuarenta millas, cuando a la una y media próximamente la avistamos de pronto, asegurándose también al mismo tiempo el marinero práctico que tenemos a bordo. A la sazón roló el viento al O., la corriente alteraba el gobierno de las corbetas, por consiguiente sus prontos movimientos, igualmente nos arrojaba hacia la costa con bastante velocidad. Estos accidentes y el no sernos fácil montar la punta de Chavica, continuando en vuelta de tierra, hizo que aquel Comandante tomase luego la vuelta del S., que a su imitación verificamos con toda fuerza de vela. Situados después por nuestras observaciones del mediodía en aquellos planos, y marcada la isla al E. corregido, pasamos a investi-

gar su mala posición, tanto más notable cuanto que su error era en la latitud, pues comparada la nuestra de 3°51' inferida con la mayor escrupulosidad y combinaciones más estrechas por el error que podía haber contraído la observación, según el rápido movimiento de las aguas, hallamos que unos la establecían 30' más N. y otros 40 de la inferida por nosotros; por casualidad tenía muy poco error en la longitud, apenas estaba afectada de 10' resultándole la de Cádiz occidental 71°00'00".

La isla es de figura redonda, bastante fértil según el práctico; de la costa dista próximamente una milla, está habitada por una sola familia, cuya vida tranquila y sosegada (permítaseme decir feliz) la emplean en cultivar una porción de tierra para su manutención, y en la costa firme ganado vacuno, con que hacen su comercio en el río de Yurubanguy, en cuyas proximidades están los minerales de oro correspondiente a los señores Valencias de Popayán.

En las últimas horas de la tarde nos indicó la corbeta comandanta por medio de señal, que en la noche se conservase la mayor unión, y a las siete y media precedida la de virar por avante lo ejecutamos de la vuelta del N.O. ¼ O., siguiendo así un rumbo que nos situaba a una buena distancia de la costa. A la misma hora aferramos toda vela menuda quedándonos con sólo las principales, hasta que a las ocho después de varios y repetidos chubascos de inmensa agua y no de las mejores apariencias, nos quedamos con sólo las gavias a imitación de la *Descubierta* que seguíamos a regular distancia observando sus movimientos, el que varió a las dos arribando al N.N.O., en el que permanecimos hasta las siete y media que empezó a aclarar algún tanto, en cuyo

concepto y en el de reconocer la tierra, variamos el rumbo hacia el E., consiguiendo así dar la vista como a las ocho, largando al mismo tiempo todo aparejo según el ángulo del viento. Nuestras sondas fueron desde 30 brazas a cuarenta y cinco ya lama, ya arena, y ya caracolillos y piedras. Nuestra situación al mediodía fue en latitud observada 4°42'30", longitud ídem 71°44'40", variación N.E. 8°00'.

Día 10. — Seguimos al mediodía con toda fuerza de vela, cielos y horizontes achubascados, viento fresquito del S.O., marejada del mismo; recorriendo la ensenada que forman cabo Corrientes (que habíamos marcado a la sazón) con la punta S. de la bahía de San Francisco Solano, que próximamente corren N.S. corregido. En esta disposición continuamos durante la noche, en la que pasamos muy inmediatos de las islas Anegadas y punta Solano, en cuyo paralelo sufrimos inmensas aguas, muchísimos relámpagos y fuertísimos truenos; en esta disposición amanecimos con sólo las gavias por tener el viento cuasi calma. Ya próximo al salir el sol empezó a refrescar algún tanto, a cuya hora avistamos la costa, y en consecuencia hicimos toda fuerza de vela según el ángulo del viento; al mediodía observamos en latitud 6°18'40", longitud ídem 71°39'20", variación ídem 8°30' N.E.

Día 11. — Con la expectativa de que aclarase el tiempo nos mantuvimos durante el día que siempre estuvo lloviendo con sólo las gavias; permanecimos del mismo modo en la noche y mañana siguiente en que largamos los juanetes, sufriendo en aquélla una lluvia, oscuridad y relámpagos, en cuya pintura sería

poca toda exageración, a que se agregaba la variedad y poca fuerza del viento cuasi calmoso, obligándonos por consiguiente a seguir ya una vuelta ya otra, proporcionando siempre la más ventajosa. Estos movimientos indispensables, tenían a nuestra pobre gente en tal disposición, que ya no tenían ropa con que reemplazar la inutilizada por aquel accidente. A las ocho de la mañana y sobre una clara avistamos la tierra al E. corregido, que según la grande ensenada que se nos presentaba debía ser la del puerto de Piñas, que no pudimos reconocer, pues luego volvió a cerrarse, no permitiéndonos observación alguna, siendo la de estima latitud 6°46'46", longitud ídem 72°5'38", variación ídem 8°30' N.E.

Día 12. — Al mediodía teníamos a nuestra compañera algo distante, en cuyo concepto mareamos el trinquete, con el que en breve nos aproximamos. A las dos y media despejó el cielo y horizontes, manifestándonos al mismo tiempo toda la costa seguida hasta la punta de Guaraclurené, aquélla como a cuatro leguas, y ésta como siete, no pudiéndose equivocar con ninguna otra, por ser la más saliente y baja toda ella; además de esto es también conocida por estar formada de tres montecitos y una loma, que con la costa forma un abra muy perceptible; de aquéllos el del N. es el más elevado y se aparta poco del segundo que dista bastante del tercero. El viento era muy bonancible y a veces calma; no obstante aquel Comandante se puso al pairo como a las doce y media y nosotros a su imitación, habiéndonos puesto de antemano la señal de que en la primera ocasión se daría fondo; en consecuencia se tomaron las dos vitaduras a las anclas de leva. Aunque el viento era

poco, no dejábamos de caminar a dos millas por hora. La corriente hemos observado generalmente grandes diferencias para el N. y la entrada no deja de dar algún cuidado; en este concepto, y recelosos de que las aguas nos arrastrarían para adentro, y la precisión de situar la punta Guarachiné, como algunos otros puntos, hizo se maniobrase de aquel modo, para así no propasarse; pero salieron frustradas estas reflexiones; las aguas que siempre habían tirado para el N. estuvieron en la noche en inacción. Amanecimos como en la tarde próximamente a la misma distancia de la punta; en consecuencia y a imitación de la *Descubierta* forzamos de vela, aunque el viento era galeno. Ya cerca del mediodía se avistó la isla Grande y algunos islotillos, que no estando despejados los horizontes veíamos muy confusos; al mediodía era nuestra posición en latitud observada 7°52' 12", longitud ídem 73°33'13", variación ídem N.E. 10°31'.

Día 13. — Teníamos a la sazón el viento bonancible, el que quedó calmoso como a la una; no obstante nos proporcionaba aproximarnos a la punta de Guarachiné, dando así resguardo al bajo que según el plano de Moraleda corre próximamente E.O. corregido, con la isla de la Galera. A las cuatro saltó el viento al O., poco después al O.N.O., con los que procuramos sobre bordos granjear lo posible para lo interior de la ensenada de Panamá, hasta que a las siete y media proporcionándonos éstos muy pocas ventajas, y siéndonos contraria la marea que a la sazón vaciaba dimos fondo con el ancla de estribor en veinticuatro brazas lama, a imitación de la *Descubierta* que nos lo había indicado por medio de señal.

Así permanecimos hasta las tres y cuarto que a la voz se nos previno diésemos la vela, que verificamos ya de cerca de las cuatro con las tres gavias, viento N.E. de la tierra, proa N. ¼ N.O. de la aguja, cielos y horizontes cubiertos de celajería.

Amaneció en los mismos términos, saltando de pronto el vientecito al N. ¼ N.O., por lo que no proporcionando de aquella vuelta una buena bordada tomamos la de la costa firme, volviendo muy breve a revirar con el viento al N.E., a cuya hora se hicieron las siguientes marcaciones: isla de Galera al S. 67° O., distancia como de tres millas; lo más N. de la isla del Rey al N. 61° O. Guarachiné al S. 65° E. y punta de San Lorenzo al N. 54° E. ángulos de la aguja. A las diez saltando el viento al N. viramos por avante en vuelta de la costa firme, de la que se alargó hasta poner la proa a aquél, aprovechando así lo variable e inconstancia del tiempo; al mediodía observamos en latitud 8°21'50" y longitud de 73° 38'15", variación 10° N.E.

Día 14. — Lo constante del viento por el N.O. y O.N.O. no permitía otros recursos que las continuas y frecuentes bordadas, ya sobre las islas, ya sobre la costa, que proporcionábamos con concepto a la mayor ventaja, procurando siempre el no disminuir de las nueve brazas; pues el mismo plano que teníamos en nuestro poder era el levantado por el piloto Moraleda en la fragata *Aguila* de S.M., quien no pone otras sendas que las de derrota, ejecutada por la misma fragata, siendo constante ya dentro de la isla la de 18, 19 y 20 brazas lama.

Algunos chubascos alternaron el estado de nuestro aparejo, pero como eran poco duraderos y de ningu-

na consecuencia, continuamos sin alterar nuestros bordos, en cuya disposición seguimos hasta el 15, que ya puesta la luna y el vientecito sumamente calmoso, dejamos caer el ancla próximos al surgidero, y en la mañanita sobre pequeños bordos conseguimos amarrarnos en el fondeadero, a corta distancia de nuestra compañera con dos anclas, la de ayuste al N. y la sencilla al S., quedando el cuerpo de la corbeta en 6½ brazas en pleamar y cuatro en bajamar, bajo las siguientes marcaciones: torre de la iglesia mayor N. 30° O.; extremo E. de la isla de Taboguilla S. 16° E.; punta superior del Perico S. 7° E.; extremo E. de Taboga, enfilado con el extremo E. del Flamenco S. 11° 15' O. y la vigía del cerro de Alarcón N. 52° ángulos de la aguja.

Antes del mediodía regresó el Comandante de la *Descubierta,* que desde muy temprano había pasado a la ciudad, con el objeto de evacuar lo más breve posible, cuanto fuese necesario acerca de nuestro establecimiento del observatorio, casa de historia natural, etc. Nos dio varias e interesantes noticias comunicadas por el Sr. Gobernador de esta plaza D. José Domas, Brigadier de la Real Armada; entre ellas tuvimos la agradable noticia, de que a pesar de los grandes armamentos de la España y de la Inglaterra, cuyas potencias tenían ya en la mar dos escuadras, la nuestra de treinta y dos navíos y hasta cincuenta velas, a las órdenes del Exmo. Sr. Marqués del Socorro, y la de S. M. B. de diecinueve navíos al mando del Almirante Barrington, parece no obstante, haber terminado amistosamente las diferencias entre ambas Cortes, que motivaron estos grandes armamentos y preparativos.

Las noticias de fines de agosto, posteriores a nuestra llegada, nada adelantan en orden al próximo rompimiento. Nuestra escuadra estaba en la mar, ignorándose su paradero; lo mismo sucedía a la del Almirante Barrington, congregándose otra mandada a las órdenes de Howe, combinada con una de cuatro navíos holandeses que habían llegado ya a los puertos de Inglaterra. La Rusia y la Suecia habían tenido choques muy fuertes por mar, y aunque con ventajas de la primera por su excesiva superioridad de fuerzas, consiguieron los segundos llenarse de gloria, haciendo brillantes esfuerzos de valor, con los que renovaron la época de sus antiguas y distinguidas hazañas.

Desahogados de un todo de las faenas marineras, se condujeron inmediatamente a la ciudad todos los instrumentos astronómicos, y se estableció el observatorio en el baluarte Chisique, en el que colocado el cuadrante de círculo y puesto el péndulo en movimiento, se empezaron las comparaciones de aquél con los relojes, por medio de señales en tierra con pistoletazos, y a bordo la de estar dispuestos, lo indicábamos con una bandera en los topes mayores de ambas corbetas.

Se empezó a hacer la leña con los bombos, que fueron después reemplazados por una de las dos falúas pertenecientes a la dotación de esta plaza, que graciosamente franqueó el Sr. Gobernador, y dotadas con suficiente gente, hizo todo el completo. El reemplazo de la aguada se omitió el hacerla aquí, pues aunque estas islas de Perico, Naos y Flamencos están cultivadas y tengan algunos manantiales, no es suficiente para nuestro consumo, además que la de Taboga es sumamente apreciable y en proporcionado lugar, para hacer cuanta se quiera.

En la playa de la isla de Perico se observó cuidadosamente la marea, a cuyo cargo se comisionó al Alférez de Fragata Murphy. Resultó de su examen, que la pleamar en los días del novilunio y plenilunio, sucedía a las cuatro horas veinte minutos de la tarde; la elevación del agua en su mayor hinchazón a 18½ pies, y en su mayor declivio a 14; a bordo se notó que disminuía de 3 a 3½ brazas. Este establecimiento varía del que asignó el Exmo. Sr. D. Antonio Ulloa, pues la fija a las tres horas de la tarde, pero suponemos sea referente a la orilla de la ciudad, distante una legua larga del puerto de Perico, distancia que nos convence ser el origen de aquella diferencia.

Los señores Novales, Vernacci y Salamanca fueron destinados, el primero a situar el bajo de San José, que se halla entre la punta de Guarachiné y la isla de la Galera; dar vuelta al grupo de islas del Rey y Perlas, haciendo las observaciones conducentes para su establecimiento, a cuyo efecto le acompañó al pilotín Inciarte, llevando consigo el cronómetro Nº 71, un teodolito, su sextante, etc. El segundo al río Chagres, acompañado del pilotín Sánchez, llevaba el cuarto de círculo pequeño, el reloj Nº 105 del Sr. Bustamante y un teodolito; debía pasar por el pueblo de Cruces, averiguar allí nuevamente el movimiento del reloj, embarcarse por el río y llegar al castillo de San Felipe el Real, situado en su desembocadura o mar del N., en donde debía detenerse algunos días, para observar en aquel punto de la otra parte de la América; las latitudes y longitudes con el reloj (de la mayor confianza) y también si se proporcionase la inmersión del primer satélite de Júpiter, la noche del 2 de diciembre. Así

podremos deducir la diferencia de meridianos entre aquel punto y el de este observatorio, en que tanto discrepan los señores D. Antonio Ulloa, el padre Feuillet y otros franceses. Aquel señor aunque no tuvo proporción de hacer alguna observación de longitud, la dedujo no obstante por la diferencia entre puerto Velo y esta ciudad, según los rumbos y distancias a que navegó por el río de Chagres, hasta el pueblo de Cruces, y desde éste por tierra a Panamá, todo con aquella escrupulosidad que se advierte en su viaje, y que tanto conduce a la exactitud de los resultados. Esta confianza y la frecuencia de los españoles por estos parajes, le inclinaron el ánimo a favor de que Panamá debía estar situada 30' al occidente de puerto Velo, y no al oriente como pretenden los franceses. Nada puede asegurarse a favor de aquel trabajo, porque además de la poca confianza que debía tenerse en el río en las horas de quietud, de este señor, se agregaba la irregularidad de la distancia y del rumbo, originada por la corriente del río, y después, la andada desde Cruces a esta ciudad, también de muy poca confianza; de donde puede inferirse cuantas diferencias y errores son capaces de producir estas circunstancias, que unidas casualmente en un mismo sentido, ocasionarían sin duda un resultado sumamente equívoco. El tercero en la lancha de esta corbeta, con el objeto de determinar la línea de sonda del pedazo de costa comprendido desde Panamá Viejo hasta el Pelado, Pacheca y Chapera, isla del Archipiélago, hacer desde ella marcaciones y enfilaciones para la mayor exactitud del puerto del Archipiélago y golfo de Panamá.

En fines de noviembre y principios de diciembre regresaron todos estos señores, dejando desempeñados todos los objetos a que fueron destinados. D. Manuel Novales no omitió al practicar cuantas observaciones de latitud y longitud se le presentaron, proporcionando el verificarlas en los meridianos y paralelos de las islas o puntos más interesantes; reconoció el bajo de San José, que no puede nombrarse tal, respecto a que el menor fondo es de ocho brazas, el del Elefante que se descubre en bajamar, logrando enfilarlo al N.S. de la aguja, con la punta E. de la isla grande del Rey.

D. Juan Vernacci, aclaró las dudas que se tenían de la posición relativa Chagres con Panamá, situó aquel punto, y por consiguiente puerto Velo al O. de Panamá, aunque contra el raciocinio del Sr. D. Antonio Ulloa, pues según la observación del primer satélite de Júpiter y el resultado del reloj Nº 105, queda en 29'19" occidental de Panamá, y en latitud N. de 9°19'26" inferida por estrellas tomadas al N. y al S.; también se infirió la variación de 8°29' N.E. La latitud de Cruces observada por el mismo método resultó de 9°9'36" y la longitud según aquella excelente máquina que hasta ahora nos ha merecido la mayor confianza 0°71'48" occidental de este observatorio.

D. Secundino Salamanca llenó igualmente todos los fines a que fue comisionado; determinó la línea de sonda de cuatro brazas en bajamar, hasta la isla de Chepillo; reconoció el bajo del Manglar, sondando en todo tres brazas, advirtiendo la rompiente en el centro del placer, la que se distingue en mareas bajas, en cuyo punto observó la latitud y desde

él hizo marcaciones a las islas del Rey, atravesando después a la de Chapera y Pacheca.

Estos mismos oficiales tomaron algunas noticias curiosas de aquellas islas y de sus habitantes, que extractaré aquí: hallándose casi todas pobladas de negros, libres por lo general, que se ejercitan en la pesca de perlas. La posesión de estas islas pertenece a varios particulares excepto la del Rey que es realenga, en la que próximamente hay unas setenta y cinco familias, alcalde, cura nombrado por el Gobernador y Obispo de Panamá; cada familia paga tres pesos al año por derecho de propiedad al dueño de la isla en que habitan, y además quince reales plata al Rey, equivalente a derechos de aduana.

Todos estos negros son excelentes buzos, como de que de esta habilidad pende su mayor ganancia de perlas. Esta pesca es menos abundante que expuesta y trabajosa, pues muchas veces les rinden los mejillones de las conchas; no obstante al cabo del año junta su surtido, que llevan sus mujeres a vender a Panamá, y traen de vuelta el que necesitan sus chozas de carne salada, lienzo, hilo, etc. También suelen a veces juntar un caudal que excede mucho a las esperanzas de un pescador, cuando algunas perlas de noventa a cien pesos cada una, pues generalmente tiene que malvenderlas o buscar arbitrio para remitirlas a Lima, aunque siempre hay en Panamá algunos mercaderes que las compran en ocasión oportuna, y aguardan otra en que tengan más valor, para sacar la mayor utilidad. En su precio debe combinarse el peso, la hechura y el oriente; de las conchas hacen cruces, y este comercio produce al Rey 12.000 pesos del mucho contrabando que ejecuta en este ramo.

La pesca de ella se hace desde mayo a enero, en cuyos meses el calor de las aguas permite verificarla, y por el contrario la impide la frialdad de ellas. Los cuatro meses restantes los emplean en cultivar sus semillas. Pescan a la bajamar y en la hora de mayor calor, arrojándose en diez y doce brazas de agua, tantas veces cuantas puedan aguantar; a los esclavos no se les puede obligar a buscar más que en diez brazas, y esto bajo ciertas leyes; las conchas que no están sueltas tienen que arrancarlas, y asegurado un número proporcionado, las aseguran contra el pecho con la mano derecha, y con la izquierda se ayudan a subir; generalmente se encuentra la mejor perla en la concha más fea y despreciable a la apariencia.

Los buscadores beben sólo aguardiente, y su comida es por lo general arroz con coci, gachas de aquél con el maíz y plátanos; rara vez comen marisco o carne.

Las mujeres son trabajadoras en las haciendas domésticas, corte de leña, costura, etc., visten una camiseta y enaguas blancas muy cortas, adornadas con flecos y sumamente limpias; los hombres usan solamente taparrabos hasta la noche que los mosquitos les obligan a ponerse camisa.

Los señores naturalistas y botánicos han hecho cortas excursiones, pero siempre con aprovechamiento, enriqueciendo cada uno su ramo, cuyo acopio con el de Guayaquil se ha encajonado; igualmente el Nº 10 por descompuesto, el cual se remite al Comandante General de Cartagena de Indias, para que lo dirija al Intendente del Departamento de Cádiz.

En el observatorio fue inferida la latitud por una larga serie de estrellas tomadas al N. y al S., la que referida a la Catedral, resultó ser de 8°57'19"; la longitud se advirtió la del Nº 10 de 73°17'16" occidental del Real Observatorio de Cádiz, aunque se infiriese por diferentes observaciones, que próximamente convenían con él; primera el 2 de noviembre la emersión por la luna, de la 88 de Mayer	73° 8'32"
Por la 242 emersión ídem	73°23'11"
Por dos inmersiones del primer satélite de Júpiter bajo las mejores apariencias, las noches del 25 y 2 de diciembre	73°24'45"
Por la comparación de régulos y el corazón de la Hidra, en buenas circunstancias	73°10'21"
Variación de la aguja N.E.	7°20'00"
Longitud occidental de puerto Velo según el Nº 10	73°47'35"

Panamá cuyas murallas baña el flujo y reflujo de la mar del S. está situada a la parte meridional del istmo de su nombre, y al E. de la montaña del Ancor. Sus ruinas manifiestan la opulencia y grandeza que anteriormente la habían rodeado; ellas conmueven el corazón humano y le brindan a que sientan su actual situación, a que tanto ha contribuído la voracidad del fuego, haciéndola tres veces infeliz por sus estragos, contado el primero el año de 1737 en que se incendiaron las dos terceras partes de la ciudad, el segundo en 1756 en que redujo a cenizas

una tercera, y últimamente el de 1781 en que las horrorosas llamas consumieron hasta el número de cincuenta y seis casas de la mejor fábrica. Así no hay en ella un lugar que no manifieste un monumento triste y desagradable; las calles mismas vestidas de la verde hierba, son un testimonio auténtico de su desgracia, y una prueba nada equívoca de cuanto han influído estos accidentes en el ánimo de sus vecinos y naturales, a que debe también unirse el trastorno que ha sufrido esta ciudad desde que se extinguieron las ferias de los Galeones, que proveían al reino del Perú de los géneros de Europa que consumía, desde cuya época empezó a sentir su decadencia faltándole el único recurso, cual es el comercio, que hasta entonces le había hecho prosperar. Puede pues inferirse cual sería su opulencia, siendo el emporio de América, en donde estaban depositadas las riquezas que venían a buscar los comerciantes del Perú, aumentadas con el importe del lujo excesivo que ha sostenido siempre aquel continente; a qué punto pues de indigencia no habrá caído un pueblo que carece por tanto tiempo del auxilio que coadyuva a formar su felicidad, y de los medios ahora de restablecerla tan difíciles, cuanto que lo manifiestan la rebaja grande de la población y los pocos fondos para poder reedificarla.

Consta la población de la ciudad de Panamá incluyendo la del arrabal, y sin exceptuar las castas que ascienden a la quinta parte, 700 almas. Estos naturales son, de constitución naturalmente fuertes, de carácter humildes, y sufridos en los trabajos; a estas cualidades unen las del valor que los distingue en concurrencias de sus vecinos, como lo han acreditado diferentes veces, y señaladamente en las expe-

diciones y conquistas del Darien; su genio vivo, talento despejado, finalmente los hacen aptos para cuanto se les destine.

Hay muy poco cultivo, los naturales no se dedican a él por preferencia a la pesca de las perlas que jamás puede rendirles sumas crecidas; no sucedería así, si se dedicasen al cultivo de este admirable suelo, en que podían recoger frutos exquisitos como son el tabaco, algodón y cacao, que la experiencia ha manifestado ser de sobresaliente calidad, excediendo en mucho al de Guayaquil. Así experimentan una escasez en los alimentos de primera necesidad que reciben en cuatro o cinco barcos pequeños que bajan de Paita todos los años, y dos de Lima, conduciendo con el situado algún aguardiente por cuenta de S.M.; traen también harinas, azúcar, vino, aceite, legumbres, jergas, bayetas azules ordinarias, cuyo importe asciende a 80.000 pesos. La mitad de esta suma se paga en dinero, y la otra restante se retorna en esclavos, perlas, madera, pita y otras producciones del país.

Aunque el oro es otro de los frutos exquisitos que abundantemente ofrece la tierra en este país, la desidia y flojedad de los naturales es causa de que no tenga el fomento que debiera este importante ramo de comercio, no obstante que la escasa población sea un inconveniente para sacar de él todas las utilidades que promete y que puede juzgarse por la calidad que se recoge en pepitas, algunas de siete onzas, en los nacimientos y orillas de los ríos, en lomas y parajes altos, que con su beneficio daría sin duda mayores ganancias, o a lo menos se aumentaría un ramo esencial de extracción, para compensar en parte los muchos y costosos de introducción que necesita.

El comercio es muy limitado y pasivo, reduciéndose al sólo consumo necesario de la provincia, cuyos efectos y frutos de Europa de que se compone, son conducidos de Cartagena de Indias, a donde pasan a comprarlos los comerciantes de Panamá; y puestos en puerto Velo se transportan en borgos y piraguas que trafican en el Chagre y suben al río hasta la aduana de Cruces, de donde se conducen en mulas a la capital.

El temperamento según el dictamen de los mismos del país es bastante sano. No obstante sabemos que con frecuencia se padece de fiebres intermitentes y de varias especies, catarros y algunos dolores de costado, que por lo general acometen en la estación de lluvias desde agosto a diciembre, y en los veranos o secas que empiezan las brisas desde fines del mes con que acaba el año hasta mayo, se disfrutar un temperamento más benigno, más dulce y menos molesto, no ocurriendo entonces otras enfermedades que las inflamatorias.

La guarnición consta de un batallón fijo nombrado de Panamá con 613 plazas, otra en la provincia de 77, dos partidas también fijas de 80 hombres, y un piquete en Chagres de 25; milicias hay dos batallones de blancos, uno en Veraguas y otro en el partido de Nata, compuesto cada uno de 1.440 hombres; hay también otras dos de pardos que componen igual número que los anteriores; la totalidad de las tropas asciende próximamente a 6.000 hombres.

Además de lo que expende S.M. en esta provincia como se verá después, tiene asignado rentas al cabildo eclesiástico, por no ser suficientes las que producen los diezmos; en este concepto, y por representación del mismo cabildo se depositaron aquellas

en S.M., cuya real piedad tuvo a bien en señalar al Sr. Obispo 8.000 pesos, Deán 1.000, Dignidades cuatro a 800, canónigos dos a 600.

Sueldos del estado militar de Panamá	144.378
Idem de Darien	084.503
Cabildo eclesiástico	013.400
Ministros políticos y otros empleados en la real hacienda	024.168
Gastos extraordinarios en misiones de Veraguas, fiestas votadas, hospitales de San Juan de Dios, falúas, armas, etc.	022.668
Situado de puerto Velo	050.000
Suma total de lo que paga S.M.	339.117
Rentas que percibe	111.838
Luego gasto anual de S.M.	227.279
Situado que remite de las cajas del reino del Perú y Santa Fe	294.295
Diferencia que debe quedar en caja ..	67.016

La confianza y el obsequio que distinguidamente hemos merecido del Sr. D. José Domas, y de mis señoras, su señora esposa e hijas, conservan en nosotros un lugar no indiferente.

SALIDA DE PANAMÁ PARA EL PUERTO DE ACAPULCO

Ya a bordo todos los instrumentos astronómicos y reunidos todos los oficiales comisionados, como también los naturalistas y botánicos levamos el ancla del S., quedándonos a la oración en veinticinco brazas con la del N. En esta disposición permanecimos durante la noche, en la que veló el viento fresquito por el N. con el que a las siete de la mañana dimos la vela precedida la correspondiente señal de nuestra compañera, que a poco rato lo ejecutó situándose por nuestra proa y haciendo rumbo al fondeadero de Taboga, en el que a las diez y media a su imitación y bastante unidos dimos fondo al ancla de babor en diez brazas de agua, fondo lama, próximos al pueblo, y como a dos cables de la playa. Después tendimos un anclote con dos calabrotes, quedando amarrados N.O.S.E bajo las enfilaciones siguientes: lo más saliente del morro de Taboga al N. 19° O., ídem de Uraca al S. 59° E., y el pueblo al S. 50° O. ángulos de la aguja.

Inmediatamente se condujo el cuarto de círculo pequeño en tierra, se tomaron alturas correspondientes para el examen de los relojes, se midió una base, sujetándose por ella varios puntos de las islas del Archipiélago y de la tierra firme, se infirió la latitud del fondeadero de 8°51' S. y la longitud occidental de Cádiz de 73°20'42". Igualmente empezó a hacerse la aguada con la mayor viveza, empleándose en ella todas las embarcaciones con concepto a su mayor aceleración, que en efecto se con-

siguió, quedando concluída el 14, y en su consecuencia tuvo la gente y tropa toda la libertad posible para que se paseasen, lavasen su ropa, y aún se bañasen, con tal que a la oración estuviesen todos a bordo, a cuya hora levamos el anclote, quedándonos cuasi a pique del ancla que zarpamos en la mañanita del 15, dando la vela a las seis y media a imitación de la *Descubierta,* haciendo el paso entre las islas Taboga y Taboguilla, más próximos a aquélla por dar resguardo a los bajos situados en la medianía del freu; más próximos a la segunda que en la mañana del 13, reconoció el bote comisionado con D. Jacobo Murphy a sondar sus alrededores. Con el mediodía del 14, inferido por alturas correspondientes se cerró el examen de los relojes Nº 10 y 105, variando muy pocos terceros del que se les asignó en el observatorio de Guayaquil. Según la marcación a la isla Brava y distancia de una milla estimada quedamos situados en latitud N. de 8°50'10" y longitud occidental de Cádiz 73°21'22". Las apariencias del tiempo se presentaban favorables, el viento fresco, la marejadita del mismo, cielos y horizontes despejados y mediano temperamento, al mediodía observamos en latitud de 8°25'32" y longitud de 73°35'43", variación 8°30' N.E.

Día 16. — Ya franqueados de las islas del Archipiélago con viento fresco del N. y el tiempo con buenas apariencias, dimos principio a nuestras tareas ordinarias reconociendo a regular distancia la costa occidental de Panamá, e internándonos con rumbos del tercer cuadrante en el golfo de Párita, el que reconocido a las cuatro, metimos al O.S.O. y después al E.S.E. con cuyo rumbo franqueábamos la punta

de Pisas. Efectuado nos atravesamos a las nueve mura estribor, con el objeto de amanecer a la vista del puerto último marcado en la tarde; con efecto a las seis de la mañana mareamos dando nuevamente principio a nuestros trabajos a la vista de punta Mala, en cuya inmediación observamos al mediodía, infiriendo de ellos el considerable error de este pedazo de costa, tanto en latitud como en longitud.

Al principio la costa era baja en la orilla y alta en lo interior, toda cubierta de árboles cuyo verdor prestaba una vista lisonjera a que coadyuvaba también el que de hora en hora según nos había prevenido el caballero Malaspina, nos entreteníamos en sondar. El fondo era constante de veinte, veinticinco y treinta brazas lama, y nuestra posición al mediodía fue en latitud observada 7°71'50" y longitud occidental de Cádiz 74°00'21", variación 7° N.E.

Día 17. — Poco después del mediodía quedó el viento muy bonancible y en la tarde ya era cuasi calmoso y variable, manteniéndose así durante la singladura, el que aprovechamos con el mayor cuidado, dirigiendo y proporcionando nuestros rumbos según la dirección de la costa que ligábamos con la mayor exactitud.

La tierra era bastantemente alta y por parajes muy elevada, cubierta de muchos árboles y éstos adornados con un verde sumamente vivo; al mediodía se hicieron comparaciones con la otra corbeta por medio de pistoletazos, y poco después se dieron a la voz las horas de uno y otro reloj.

Los planos y cartas de esta costa que se hallan en nuestro poder, en nada convienen con nuestros trabajos; todos desatinan considerablemente cual más,

cual menos, de suerte que parece sin exageración alguna, ha sido puesto este pedazo de costa sin otros datos que la material indiferencia. Al mediodía observamos en latitud de 7°3'23" y longitud 74°37'43", variación N.E. 7°00'.

Día 18. — Continuaron variables las ventolinas hasta las cinco y cuarto de la tarde que se entabló el viento por el N. y poco después por el N.N.E. fresco, con el que costeamos el frontón de tierra comprendido entre morro de Puencos y punta de Nariato. A las diez precedida la correspondiente señal de la *Descubierta* se arriaron las gavias sobre los amantillos, en cuya disposición permanecimos hasta que a la una a imitación de nuestra compañera viramos de la vuelta del E.N.E., proporcionando así amanecer a la vista de aquel frontón, que con efecto conseguimos, dando a las seis principio a nuestros trabajos con viento fresco del N.N.E., marejada del mismo, todo despejado y de bellísimas apariencias.

El pedazo de costa comprendido entre Panamá y punta Mala, puede suponerse según nuestras observaciones en la dirección N. 15° E. y S. 15° O., el entre esta punta y lo más saliente al E. del frontón N.E.S.O. Desde el extremo O. del mismo corre una porción de tierra como al N. formando una ensenada con punta Filipina, en la que se encierran algunas islas que se ligan con el demás trabajo de la costa, igualmente que algunas otras de la ensenada de Montijo, formada por aquella punta y la de Buricas. A las ocho y media arribamos al S.O. ¼ O. con cuyo rumbo costeamos las más salientes al S. y O. proporcionándosenos al mediodía observar en sus inmediaciones y muy próxima a la de Xuicara, las más afuera

de todas ellas. Estas islas son de diferentes tamaños y figura, pero ninguna excede de una altura regular, ni a la inversa; están todas cubiertas de árboles excepto la última que está cuasi desnuda, manifestando en toda su circunferencia una porción de tierra calcinada y por otros parajes sembrada de otra de color rojo. Al mediodía observamos en latitud de 7°9'26" y longitud de 75°25'48", variación N.E. 7°00'.

Día 19. — Continuamos con toda vela costeando la isla Xuicara o Xicara que no pudimos perder de vista en todo el día; el viento estuvo en la mañana casi bonancible, y en la tarde ya nos rodeaban calmosas y variables ventolinas, con las que rara vez conseguíamos gobernar. La marejada era gruesa, y aunque hicimos todos los esfuerzos para separarnos uno del otro, no fue posible verificarlo a pesar de los mayores esfuerzos, hasta que echamos nuestros botes al agua y ayudados de remolques pudimos conseguir una ventaja y proporcionada situación respectiva. En la noche estuvo el vientecito manejable por el N.E., pero en la mañana ya le teníamos nuevamente calmoso; amanecimos a la vista de aquella isla y a la larga distancia marcamos la Montuosa que el plano coloca muy al N. de la de Xicara, siendo sin duda la más saliente al S.; después se fueron marcando varios trozos de la costa firme, que unimos con el demás trabajo. El temperamento ha sido sumamente incómodo, un calor exorbitante nos tenía sumamente inquietos, no sólo por lo que respecta a nosotros mismos, sino que unido al sumo trabajo de nuestra gente, ha causado ya en estos infelices sus funestas consecuencias; sucesivamente han ido cayendo hasta el número de once, y de los mejores con calenturas pútri-

das biliosas. Nuestra posición al mediodía fue en latitud observada de 7°18'15" y longitud de 75°54" 48", variación N.E. 9°00'.

Día 20. — En nada ha variado el día del anterior; las ventolinas variables nos han rodeado igualmente, el calor ha sido sumamente excesivo, hasta que en las primeras horas de la noche se entabló un vientecito bonancible por el N.O. que serenó algún tanto aquél, aunque fuese por muy pocas horas, pues a la una ya estaba nuevamente calma. Amanecimos con corta diferencia en el mismo lugar en que anochecimos, en la medianía del canal que forman las islas Montuosas y de Coiva, desde cuyo punto se dejaban ver algunos notables de la costa e islas del fondo de la ensenada que se interna bastante hacia el N. Nuestra situación al mediodía fue en latitud observada de 72°25'32" y longitud de 75°51'37", variación 9° N.E.

Día 21. — Nuestro cuidado ya sólo se reducía a poder sostener la proa de O.N.O. para que así nos fuese arrojando la marejada en aquella dirección. En la caída de la tarde empezó un vientecito galeno por el S.O. que nos acompañó hasta las once que de pronto le sustituyó el del N. fresquito hasta las cuatro de la mañana, hora en que empezó a ceder, quedando en la misma muy bonancible. Al mediodía observamos latitud de 7°45'29" y longitud de 70° 38'46", variación 8°40".

Día 22. — Con el viento bonancible ya del tercer cuadrante ya del cuarto, proporcionábamos aquellos bordos más ventajosos a nuestra derrota, y con arre-

glo a la comisión; pero fueron en vano todos los esfuerzos y cuidados que a este fin se ponían; las aguas tiraban con bastante violencia en la dirección del S.E. y el andar de las corbetas no era suficiente para contrarrestarlas. Ellas hicieron en nosotros todo el efecto posible; involuntariamente dimos la vuelta a la isla Montuosa que en la tarde teníamos a perder de vista como al ángulo del S. 49° E. y en la mañanita nos demoraba al E. como de dos a tres leguas, cuya marcación y distancia estimada nos situaba 17' más al S. del día anterior y 19' más al E. Estos accidentes inquietaron algún tanto nuestra paciencia; hacía ya cuatro días que la teníamos a la vista, y creímos en este último desaparecernos de ella, pero no fue así; nos estaba reservado aquel nuevo contraste que ni remotamente esperábamos, ya porque los vientos hasta aquella época siempre habían proporcionado algunos rumbos ventajosos, como por no haber notado diferencia capaz de producir aquel efecto. Al mediodía observamos la latitud de 7°23'18" y longitud de 76°23'27", variación N.E. 8°30'.

Día 23. — Con el viento sumamente bonancible del O.S.O. seguimos con todo el aparejo de bolina la vuelta del N.O. hasta las siete que temerosos de igual accidente que el del día anterior, viramos de la vuelta del S.O. y a las cinco de la mañana habiendo rolado el viento al N.E. y después al N.N.E. y N. seguimos los rumbos del cuarto cuadrante.

Amanecimos con sólo la isla Montuosa a la vista, que nos demoraba al N. 39° E. distancia de tres a cuatro leguas. La mar estaba tranquila, el cielo y horizontes despejados, el viento bonancible y el tem-

peramento caluroso, siendo nuestra posición al mediodía en latitud observada de 7°20'4' y longitud de 76°23'34", variación 10°.

Día 24. — Como las ventolinas permanecían aún variables y calmosas, no podíamos vencer las aguas que siempre hacían su efecto en la dirección del segundo cuadrante. Amanecimos a la vista de la Montuosa distancia de ocho a nueve leguas, demorándonos al mismo ángulo que la habíamos marcado el mediodía anterior. A la sazón estábamos en calma y sólo tratábamos de separarnos uno del otro, en cuya disposición permanecimos hasta que a las ocho empezó el vientecito galeno por el N. y luego ya bonancible, ya fresquito del N.N.E. con los que conseguimos perder de vista la Montuosa.

Nuestros enfermos siguen con notable mejoría, excepto el inglés, este marinero además de adolecer de igual accidente que todos sus compañeros, se le agrega un vómito de sangre de resultas de haber sufrido un fuerte golpe en la boca del estómago, al disparar una escopeta a pulso, del que quedó sin sentido. Este acontecimiento estuvo oculto a nuestro cirujano, hasta que una casualidad le hizo sabedor; de lo contrario nada hubiera dicho aún el marinero, sin que pueda atribuirse su negligencia más que a un efecto de insensibilidad, y no saber apreciar cuánto nos interesa el buen estado y disposición de la máquina. La inteligencia de este individuo, su robustez que felizmente había conservado hasta esta época, y su buena conducta (aunque de un genio fuerte y orgulloso) nos conmueve bastante, siéndonos muy doloroso la pérdida de uno de su clase, que cada día se van haciendo tan apreciables como menesterosos.

Al mediodía observamos en latitud de 7°20'10" y longitud de 76°54'07"; variación N.E. 9°10'.

Día 25. — Hemos estado igualmente rodeados de ventolinas variables y calmosas, tiempo despejado y mucho calor. En las últimas horas de la tarde marcamos la tierra de la punta de Bancas al N. 19° O. como distancia de ocho leguas próximamente. En la medianoche nos quedamos enteramente sin gobierno a discreción de la marejada y de la corriente que insensiblemente nos fue uniendo, aunque estuviésemos a buena distancia uno del otro. En este concepto y el de separarnos fue preciso echar el bote, para que por medio del remolque que nos ayudase a aquel intento. Este auxilio fue inútil, no pudimos a pesar de los mayores esfuerzos caer ni de una ni de otra vuelta, hasta que por fortuna entró a las dos y media una ventolinilla, con la cual forzando de vela conseguimos fácilmente nuestra separación, y en consecuencias se metió el bote adentro.

A las nueve de la mañana recibió a S.M. por viático el marinero inglés, igualmente se le administraron los sacramentos de la santa extremaución. Latitud observada 7°35'30" longitud ídem 76°47'40", variación N.E. 9°30'.

Día 26. — Las ventolinas han seguido igualmente como el día anterior, aunque menos duraderas. Anochecimos a la vista de la tierra de punta de Bancas demorándonos al N. 26° O. y amanecimos a la de Montuosa, demorándonos al N. 79° E. distancia de ocho a nueve leguas, siendo nuestra posición al mediodía en latitud observada de 7°26'12" y longitud de 76°28'05"; variación N.E. 10°30'.

Ya esperábamos con impaciencia las brisas que creímos según noticias en Panamá, debían estar ya entabladas. El viaje va haciéndose largo, y el tiempo va exigiendo nuestra aproximación hacia el N. para aquella campaña.

Día 27. — Continúan las ventolinas variables, calmosas, acompañadas de chubascos de muy poco viento, y sí mucha agua. Nuestros rumbos eran con concepto de la mayor ventaja hacia el N. y O. que proporcionaban con bordos, pero la corriente inutilizaba todos nuestros esfuerzos y cuidados, arrojándonos al S. y E. dirección que hasta esta época hemos observado. La Montuosa nos hace compañía a todas horas del día y de la noche. Al mediodía observamos en latitud de 7°19'20" y longitud de 76°38' 43", variación N.E. 10°30'.

AÑO DE 1791.

Enero 7. — Las ventolinas constantemente calmosas, variables y por lo general nada favorables al objeto de nuestra comisión. Los calores excesivos. y después con la nueva luna la declaración de los vientos bonancibles del O. al O.N.O. inquietaron nuestra paciencia y sosiego, aunque viésemos el equipaje alegre y ocupado en la numerosa pesca que se hacía de toda especie de peces, y aún algunas tortugas que flotando sobre el agua se les apresaba por medio de arpones. Esta misma abundancia fue causa de muchas indigestiones, que algunos de los enfermos convalecientes recayeron con las mismas calenturas que habían padecido anteriormente, degenerando después por su incorregible abandono, en tercianas, aunque benignas.

El marinero inglés Loftus falleció el día siguiente de haberle administrado a S. M. por viático ...... Que equívoca es la suerte del hombre, y cómo se precipita para perecer en ella misma .... Este marinero desertó en Montevideo queriendo persuadir al mismo hecho a un amigo y paisano suyo, que por casualidad y precipitación de nuestra salida no pudo verificar su fuga, aunque la intentase. Sin duda tenían ambos tratado algún partido, que no pudiendo ponerlo en práctica por sí solo, trató de nuevo el venirle a buscar, con efecto a los pocos días de nuestra salida se proporcionó hacer viaje a Lima en la fragata *Perla* del comercio del Perú, que llegó estando ya dispuesto para dar la vela; y como no estuviésemos aún completos de gente, se le admitió, dándole nuevamente la plaza, que antes había servido en esta corbeta, en donde vino a dar fin a sus días por un círculo de casualidades.

No se ha omitido diligencia alguna en proporcionar los rumbos que facilitaban la mayor ventaja, ni descuidado tampoco el atracar la costa en la noche con el objeto de aprovechar los terrales, que probablemente debíamos experimentar en su inmediación; inutilízanse todos estos esfuerzos, en nada cedieron de su constancia y tenacidad; en consecuencia tomó aquel Comandante la resolución de seguir la vuelta del tercer cuadrante persuadido sin duda, a que situado más a la mar, rolarían los vientos hacia aquella parte; también se frustraron aquellos conceptos que la necesidad apoyó, unida al recurso y a las combinaciones que en estos casos facilita el deseo del mejor acierto. Estos accidentes, el contar a la sazón veintidós días de navegación en que sólo teníamos establecido. el pedazo de costa compren-

dido desde el archipiélago de Panamá hasta punta Gorda, la necesidad de una nueva lancha para las expediciones que deben hacer, el tiempo y la estación que exige nuestra pronta llegada a los puertos de Acapulco y San Blás, etc., influyeron al Sr. Malaspina a que se acelerase, y cubriésemos todas nuestras urgencias para que en caso de verificarse la campaña del N. no hubiese la menor detención. En consecuencia pasó oficio a este Comandante para que hiciese derrota a Acapulco sin atención a ningún otro trabajo; que recibiese allí a los Sres. Espinosa y Cevallos a quienes se le debía avisar por extraordinario al Sr. Virrey; que se enterase de los pliegos de la corte, y que inmediatamente pasase a San Blás; se pusiese luego en obra la lancha, y que no se omitiese ningún trabajo análogo a las ideas de la comisión, mientras que él procuraba atracar nuevamente la costa, y hacía todos los esfuerzos posibles para su reconocimiento y situación. En este concepto se echaron al agua ambos botes que sin cesar y con mayor viveza se condujeron a la otra corbeta los familiares, y equipaje del Sr. Villaluenga a quien debían dejar en el Realejo o Sonsonante, según lo proporcionasen las circunstancias del tiempo. A las ocho ya hecho todo el transbordo nos despedimos a la voz, e izando aquel Comandante sus insignias, y correspondiendo nosotros con la bandera, forzamos de vela ciñendo con proa del O.S.O. y nuestra compañera la del N.N.E. con cuyos rumbos nos perdimos de vista como a las once próximamente.

El día 2 al tiempo de las comparaciones se halló parado el reloj N° 10, sin duda alguna por falta de cuerda; inmediatamente se anotó la hora que señalaba y se puso luego en movimiento, infiriéndose

después por la comparación, que estuvo en inacción siete minutos; en este concepto se le hizo la corrección correspondiente a aquel intervalo, sin que después se le haya encontrado el menor error en su movimiento anterior, según sus comparaciones diarias en esta corbeta, ni tampoco con los de aquélla, con quienes se comparó inmediatamente y después el día mismo de nuestra separación. El 105 es a quien se le ha notado alguna diferencia en su movimiento de retardación, que ratificaremos a nuestra llegada a Acapulco por medio de alturas correspondientes.

REFLEXIONES SOBRE LA DERROTA A ACAPULCO

Como las derrotas o direcciones de los rumbos a las costas y puertos han sido establecidas según la práctica de los vientos, que la constancia del marinero ha prestado para su mayor seguridad y pronta recalada, infiriendo para ella aquellos datos por una serie de viajes de que carecemos para esta navegación, que tanto han frecuentado anteriormente las embarcaciones del comercio del Perú, cuyos diarios tratados con la mayor ligereza, poco acordes entre sí, y muy distantes del parecer del Capitán Anson, nos dejan en la oscuridad de la dirección de los vientos en esta navegación, en cuyo concepto me persuado que sería ventajoso el situarse en tal disposición, que el dictamen de unos y otros no nos pudiese perjudicar, que por consiguiente nos encontrasen de tal modo, que los vientos del E.N.E. y O. en que están

discordes favoreciesen nuestras derrotas; en consecuencia sería preferente dirigir nuestro rumbo al O. N.O. corregido, respecto a que hasta los 12 o 13 grados de latitud convienen todos en que reinan las brisas. Con aquel rumbo conseguimos proporcionarnos en el meridiano de Acapulco, cumpliendo la latitud de 12 a 13 grados, posición en que con cualquiera de aquellos vientos nos hallaremos proporcionados a verificar un rumbo ventajoso a nuestro intento. Estas reflexiones en caso de seguirse, convencen que en los vientos variables se deben hacer todos los esfuerzos posibles, prefiriendo aquellos rumbos que facilitan mayor diferencia en longitud. El tiempo nos dará lugar de hacer más justas y cabales inferencias, con las que conseguiremos la más completa aproximación. Al mediodía observamos en latitud de 6°15'15" y longitud de 77°48'21", variación N.E. 8°00'.

Día 8. — Los vientos se mantuvieron bonancibles y variables desde el O. al O.N.O., el cariz empeoraba, a proporción que nos alejábamos de la costa y disminuíamos de latitud. En la noche, ya todo estaba aturbonado, lloviendo con bastante fuerza. El horizonte del tercer cuadrante según su oscuridad y disposición nos anunciaba viento de aquella parte; con efecto, en las primeras horas de la noche le tuvimos por el S.O., en consecuencia tomamos la vuelta del O.N.O. forzando de vela, con el objeto de aprovechar en su misma inconstancia aquel rumbo ventajoso a nuestra derrota, que variamos en muy breve, por llamarse de nuevo al O. y después al N. O., en cuyo concepto tomamos la del tercer cua-

drante, proporcionando aquel bordo, en que contraímos mayor diferencia en longitud.

El Comodoro Anson, en su viaje alrededor del globlo sufrió iguales contrariedades e inconstancias de los tiempos por estos paralelos. Estuvo a la vista de la isla de Cocos cinco días, y refiere, que en aquella situación estaban con la mayor impaciencia, no tanto por los tiempos, cuanto por la codicia y temor de no llegar oportunamente a la salida de la *Nao de Manila,* del puerto de Acapulco.

Sitúa aquella isla en latitud de 5°20' como a cien leguas de la costa, cuyo establecimiento no conviene con el que le asignan algunos de nuestros pilotos, entre ellos, Mestre, que la coloca N.S. con el Realejo y en latitud de 5°43'. El primero tuvo bastante tiempo para asegurar sus observaciones, y el segundo aunque la verificase a su vista, previene ser de poca confianza; en esta incertidumbre, me parece ser de mayor satisfacción la del Capitán Anson; este señor no experimentó desde el 25 de diciembre otros vientos que los del O. al N.O. y O.N.O., hasta que el 9 de enero se le declararon las brisas, con las que llegó a los paralelos de 11 a 12 grados en que de nuevo se le declararon los vientos del O. al O.S.O., cuya variación la atribuyó a hallarse como de sesenta a setenta leguas de la costa.

Día 9. — Estuvo el viento variable y bonancible de O. al O.N.O. hasta las tres de la mañana que saltó al E. y después al S.E. y S. todo cubierto y sin cesar de llover. Nuestros rumbos con aquellos vientos fueron en el tercer cuadrante y con éstos el del O.N.O. corregido, derrota en mi concepto la más oportuna, y que según parece prefiere, y piensa seguir nuestro

Comandante. El tiempo continúa enteramente cerrado, sin permitirnos ninguna observación, siendo nuestra posición al mediodía en latitud estimada de 6°9'21" y longitud 78°56'33", variación N.E. 8°30'.

Día 10. — El viento roló al S. y se mantuvo vario desde él, al S.S.O. hasta las tres de la mañana que se declaró al O. y después al N.N.O. y O.N.O., pero siempre la celajería corría con bastante velocidad del primer cuadrante anunciándonos vientos de aquella parte; con efecto a las nueve de la mañana le tuvimos aunque bonancible, a cuya hora cesó también el agua que nos había acompañado todo el día.
La abundancia de peces seguía en tal disposición, que después de aprisionados los arrojaban a su imperio, concediéndoles nuestros pescadores su libertad. Tampoco nos han dejado de acompañar grandes y numerosas tropas de alcatraces y pelícanos, que nos hacía sospechar la inmediación de la isla de Cocos, aunque según su situación distásemos aún bastante. Aquellas aves son enteramente semejantes a las que se describieron en Coquimbo, siendo una de sus propiedades la de arrojarse de alta eminencia sobre la mar, para buscar en ella su sustento, en aquellos infelices y desgraciados (los voladores) que perseguidos en su región, salen a asirse fuera de ella, esforzándose celosos con el deseo de conservar su libertad, para ser nuevamente sorprendidos y aprisionados por los de otro elemento.
Como a las once de la mañana empezó a despejar algún tanto el cielo y horizontes, permitiéndonos ambas observaciones, aunque de poca confianza, y siendo nuestra posición al mediodía en latitud 5°45' 00" y longitud 80°00'34", variación N.E. 8°30'.

Día 11. — Las apariencias del tiempo se presentaron más lisonjeras que los días anteriores, el viento fue rolando progresivamente del N.O. al N. hasta que se entabló la brisa. Los horizontes estaban achubascados, la celajería no corría con aquella velocidad que exigía la fuerza del viento, finalmente su disposición y semblante nos persuadían a que en muy breve se establecería en su nueva inconstancia. Bajo estas circunstancias nos sorprendió a las cuatro de la tarde la vista de la isla de Cocos, que según nuestra posición al mediodía distábamos aún como sesenta leguas próximamente cuando a la sazón la teníamos de seis a siete, al ángulo corregido de 48º en el tercer cuadrante. Inmediatamente nos persuadimos a que una diferencia tan considerable era producida de su mala situación, pues que no era verosímil hubiese tanto error nuestra estima; no obstante que la latitud y longitud observadas merecían muy poca confianza, que el viento a la sazón era sumamente bonancible, y desigual, que por consiguiente influirían considerablemente en la exáctitud del trabajo que investigaremos. En este concepto se corrió una base preventiva para su establecimiento en caso que al día siguiente no lo proporcionasen las circunstancias del tiempo, el que en las primeras horas de la noche quedó como los anteriores un vientecito bonancible, después ventolinas y finalmente calma.

Amanecimos en aquella disposición con la isla a la vista, demorándonos al ángulo corregido en el tercer cuadrante de 29° distancia de nueve a diez millas. La mar a la sazón era sumamente gruesa, y nos arrojaba insensiblemente hacia la tierra, en consecuencia arribamos presentándole la popa a aquélla, movimien-

to que además de franquearnos, nos podía tal vez proporcionar el reconocimiento de su parte S.E.

En la mañana se tomaron horarios bajo las mejores circunstancias, no fue así la latitud pues además de no terminarse bien el horizonte, el sol no presentaba despejado su limbo, y así confuso entre nubes. A estos accidentes se unían también para la poca confianza del trabajo la variedad del viento, ya bonancible, ya calmoso y a veces rodeado de chubascos, efectos todos, que coadyuvaban a no determinar bien el establecimiento de aquel punto; pero no desconfiamos de que el tiempo nos lo proporcionara con toda la exactitud y prolijidad que deseamos; siendo nuestra posición al mediodía en latitud de 5°50'40" y longitud 8°44'32" variación estimada 8°30' N.E.

Día 12. — Las ventolinas estuvieron tan bonancibles y calmosas, que pocas veces pudimos gobernar, a que contribuía también la mar gruesa del N. E. Así nuestras maniobras sólo se dirigían a dar movimientos a la corbeta, que la separasen de la isla, adonde insensiblemente nos íbamos aconchando. Estos mismos accidentes nos facilitaron observar con toda confianza y próximos a su paralelo la latitud N.E. 8°00'.

Día 13. — Como las ventolinas estuviesen variables en el cuarto cuadrante la distancia a la isla fuese corta y la mar gruesa, preferíamos aún el pasar por su parte S.E. en cuyo concepto dirigimos nuestro rumbo siendo éste alterado por un fuerte chubasco del E. al S.E. que con gran fuerza de agua sufrimos como a las tres de la tarde, desde cuya hora fue cediendo proporcionalmente hasta las siete, que le reempla-

zó un vientecito bonancible del N.O. y poco después ventolinas calmosas del tercer cuadrante las que se desvanecieron a las dos de la mañana con otro chubasco del S.E. que después roló al E.N.E. y E. despèjando a la sazón el cielo y horizontes, proporcionándonos también ambas observaciones de la mayor confianza, y por consiguiente el establecimiento y posición verdadera de la isla de Cocos, que costeamos como a seis leguas por su parte N.O. Al mediodía observamos en latitud de 5°52'50" y longitud de 80°38'49" N.E. 8°00'.

Día 14. — El viento continuó fresquito del S. y S.E. con una igualdad que hasta esta época no habíamos experimentado. En este concepto empezamos a las dos y media a correr una base que decidiese, y rectificase los trabajos hechos a la vista de la isla de Cocos, cuyos resultados en tres días diferentes merecen bastante confianza y son los siguientes:

Posición de la isla de Cocos en la tarde del 10 por base corrida de 3, 4, millas en el intervalo de 1 hora 31 minutos al ángulo del O. 20° N. marcando desde sus extremos los de E. de la isla al S. 48° E. . . . . S. 41°30', O. y los del O. al S. 51°30' O. . . . . .S. 43°30' O. ángulos corregidos.

Latitud del buque en el extremo E. de la base N.	5°51'12"
Longitud del buque en el extremo E. de la base	80°16' 4"
Diferencia en latitud, la isla al S, ...	78°34'
Diferencia en longitud la isla al O. . . .	20°50'
Latitud del extremo E. de la isla N. . .	5°32'38"

Longitud del extremo E. de la isla ...	80°36'54"
Latitud del buque en el extremo O. de la base N.	5°53'36"
Longitud del buque en el extremo O. de la base	80°19'16"
Diferencia en latitud, la isla al S.	18°24'
Diferencia en longitud, la isla al O. ..	16°48'
Latitud del extremo O. de la isla N. ..	5°35'12"
Longitud del extremo O. de la isla ...	80°36'04"
Promedio de los extremos la del centro	5°33'55"
Promedio de los extremos la del centro	80°36'29"

Posición al mediodía del 12 marcándose la isla al ángulo corregido S. 74° distancia estimada de cuatro millas.

Latitud observada al mediodía N.	5°34'10"
Longitud al mediodía	80°39'56"
Diferencia en latitud, la isla al S. ...	1°00'
Diferencia en longitud, la isla al O. ...	3'42"
Latitud del centro de la isla N.	5°33'10"
Longitud del centro de la isla	80°43'38"

Posición de la isla en la tarde del 14 por base corrida de 8, 2 de milla en intervalo de 2 horas 16' al ángulo del O. 20° N. marcado desde sus extremos los del E. al S. 4°30' O., S. 15° E. y los del O. al S. 30° 31' O., 4°30' O. ángulos corregidos.

Latitud del buque en el extremo E. de la base N.	5°54'42"
Longitud del buque en el extremo E. de la base	80°45'11"
Diferencia en latitud, la isla al S.	21°22'
Diferencia en longitud, la isla al O. ...	3'24"

Latitud del extremo E. de la isla	5°33'20"
Longitud del extremo E. de la isla ...	80°48'35"
Latitud del buque en el extremo O. de la base N.	5°57'20"
Longitud del buque en el extremo O. de la base	80°52'10"
Diferencia en latitud, la isla al S. ..	22°54'
Diferencia en longitud, la isla al E. ..	6'12"
Latitud del extremo O. de la isla N. ..	5°34'26"
Longitud del extremo O. de la isla ...	80°43'58"
Latitud del promedio la del centro N.	5°33'53"
Longitud del promedio la del centro ..	80°47'31"

De los resultados antecedentes puede concluirse, que merecen preferencia las observaciones de los días 12 y 13 porque además de variar poco, fueron observadas en circunstancias favorables, y aunque en la longitud del extremo E. se noten 3'53" de diferencia con la del 13, es muy probable que en este último no se hubiese podido marcar por punto E. el que se tomó el día 12. Debe también atenderse a que la distancia para inferir esta longitud fue estimada, que por consiguiente puede provenir de este dato aquel pequeño y despreciable error.

Las observaciones del día 10, no nos han merecido mucha confianza, además que la latitud fue inferida y calculada por la altura tomada 10' antes de que pasase el sol por el meridiano; y tanto ésta como la de los horarios se hicieron con horizontes mal terminados y el sol entre nubes; por consiguiente hemos admitido para el establecimiento de esta isla la latitud observada del 12, muy próximos al paralelo de ésta, que resultó de 5°33'10" y la longitud del 13

en su meridiano de 80°47'31" occidental del Real Observatorio de Cádiz.

Con estos datos podemos lisonjearnos, que no se aparte mucho de la verdadera posición que determinamos a esta isla, la que comparada con los resultados del Comodoro Anson, después de hallarse cinco días a su vista nos convenza no obstante, a que no debe hacerse la menor confianza. La latitud que le establece, y que con poco recato presenta al público es de 5°20', por consiguiente difiere de la que le hemos asignado nosotros en 13' 10", error que aunque quisiéramos desatendernos, sería tal vez en lo sucesivo criticado por otros, y digno de reparo. El que no hiciéramos memoria y pasásemos por alto una diferencia tan notable, que convence el poco celo y desinterés con que miraban la seguridad de los de su propia suerte, que además de los peligros que generalmente los rodean, se les unen el de la mala posición de los lugares, que con pocos fundamentos suelen asegurarse. La longitud estaba afectada de 1° 48' más occidental de la verdadera, bien que ésta fue inferida por estima, de cuyos errores es susceptible, y tanto más sensible en estos paralelos, en donde las corrientes hacen variar frecuentemente el rumbo, como hemos notado generalmente contrarias a nuestra derrota. No omitiremos tampoco el reparo del poco cuidado que les ha merecido a los pilotos de nuestra nación, que han frecuentado estos mares la situación de aquella isla, pues cual más cual menos cometen iguales errores.

Cuando creímos que los malos tiempos habían hecho crisis con el cuarto creciente de la luna, considerando ya entablada la brisa por la fuerza del viento y los carices que también lo manifestaban, nos

encontramos nuevamente rodeados de ventolinas variables, chubascos, y la mar gruesa del S.O.; no obstante confiábamos aún, que en muy breve se declararían, puesto que generalmente rolaban las ventolinas del N.E., S.E. y E. Nuestra posición al mediodía fue en latitud estimada 6°11'17" y longitud 81°15' 29", variación estimada 8°30' N.E.

La isla es bastantemente alta, podrá verse en días claros a la distancia de doce a catorce leguas, y en días cargados de ocho a nueve; se eleva por la parte del O. próximamente a su centro tiene un piquito desde el cual empieza a bajar guardando proporción, la que suele alterarse por medio de algunas lomitas, hasta que remata en punta baja por su banda del E., en la que como a distancia de un cable tiene un islotillo y a la del O. otro de bastante magnitud. Su dirección es de E.N.E. a O.S.O. distancia de tres y media millas; está cubierta de arboleda tajada a la mar; habitan en ella gran porción de pájaros, y según noticias, tiene fondeadero al N.E. de la punta E. sirviendo de marca unas palmas a cuyo frente se ancla, teniendo también en aquella inmediación unos arroyuelos en donde puede hacerse aguada.

Día 15. — Las ventolinas variables, los chubascos, las mares gruesas del S.O. y N.E., finalmente las fuertes y continuas aguas con la vista de la isla que creían muy distante, hizo considerable impresión en nuestro equipaje, poco acostumbrado a estas contrariedades. Nuestros enfermos continúan con mejoría, y muy en breve se les daba el alta cuasi al mayor número, cuya totalidad asciende a nueve. Al mediodía observamos en latitud de 6°8'00" y longitud 81°21'1" variación observada 8°40' N.E.

Día 22. — Según las apariencias favorables con que se presenta hoy el tiempo, parece que las contrariedades han querido dar fin a su inalterable constancia, depositándonos nuevamente en nuestro sosiego, que a la sazón habíamos perdido, rodeados de ventolinas corrientes, que por lo general nos arrojaban en la dirección del S.S.E. a pesar de los mayores esfuerzos, en que sólo tratábamos de aprovechar los más leves instantes, proporcionando rumbos que contrarrestasen aquellos efectos, pero todos fueron inútiles; así sólo pudimos en estos siete días ganar el O. 159 millas, perdiendo en la latitud 30' cuya mayor diferencia ha sido contraída en esta singladudura.

Contribuyó en mucha parte a nuestra desazón la estada de seis días a la vista de aquella isla que mirábamos con impaciencia, aunque nos sirviese para comprobación de nuestros trabajos anteriores, cuya ratificación manifestó la exactitud que esperábamos, no obstante una pequeña diferencia en latitud, que por consiguiente no merece la menor consideración.

Nuestros enfermos que ya sólo son seis no van a peor. La abundancia de peces nada ha decaído de la anterior, excepto en esta singladura que con el viento fresquito ya del N. ya del N.N.E., la mar algo gruesa y picada, han desaparecido. Al mediodía observamos en latitud de 5°36'55" y longitud de 83°18'52". En cuya situación empezó a entablarse la brisa que deseábamos con anhelo y con la cual conseguimos amanecer en la mañana del 30 a la vista de la tierra, marcando a la sazón las tetas de Coyuca al N. corregido, distancia de catorce a quince leguas. Lo demás de la costa se distinguía confusamente, y nuestra

posición al mediodía fue en latitud observada de 16°1'58" y longitud de 93°56'20".

Día 31. — Amanecimos con la tierra a la vista, en la que sobresalían las tetas de Coyuca, conocidas por este nombre en los derroteros, aunque no tengan una señal que lo acredite. Sus vértices no están en una línea horizontal, ni aún próximamente, y así creo podrán conocerse mejor, distinguiéndose más bien por dos elevadas montañas, la de la parte occidental mucho más aguda y superior a la de la parte oriental, situadas como al O. del surgidero. El cerro de la Brea, montaña aunque no tan excesiva como aquéllas, es no obstante agigantada y bastantemente corpulenta, situada N.S. con la boca, punto que se deja reconocer desde muy a la mar, y que en mi concepto para la recalada es punto que debe preferirse a otro cualquiera.

Según nuestra situación del mediodía, las aguas nos habían arrojado hacia el S. y E., no obstante nuestra posición a la sazón era bastantemente ventajosa; así deseábamos un viento cualquiera que nos facilitase ya un bordo, ya otro; al mediodía observamos en latitud 16°11'13" y longitud de 93°51'39", variación 6°00' N.E.

Febrero 1º — Estuvimos rodeados de ventolinas variables y calmosas, que aprovechamos con los mayores esfuerzos, a pesar de los cuales amanecimos de ocho a nueve leguas del puerto, aunque en situación ventajosa. La isla de la boca se presentó bastantemente clara, la cual puede equivocarse a larga distancia con un trozo de tierra baja, que desde la boca corre

hacia el E., pero en distancia tres a cuatro leguas ya es moralmente imposible, porque en el fondo de aquél se reconoce un farallón blanco que llaman del Obispo.

Después del mediodía nos entró un vientecito galeno por el S.O. con el que forzando de vela, dirigiendo nuestro rumbo a la boca, y costeando la isla a muy corta distancia por su parte del E. conseguimos rebasarla al ponerse el sol, dando resguardo a las piedras que tiene a su inmediación distancia como de cable y medio, las que franqueadas nos facilitaron sin el menor recelo el internarnos, hasta que a las siete y media quedándose enteramente calma dejamos caer el ancla en 27½ brazas, lama, arena, bastantemente próximos a la tierra y en la medianía de la punta del Grifo y el islote del Obispo, en cuya disposición permanecimos durante la noche, y por la mañanita nos levamos ayudados del vientecito calmoso de la tierra, del remolque de nuestra lancha, y de la fragata *Aurora* (alias) la *Española,* procedente de Guayaquil, única embarcación que se hallaba surta, pues la *Nao de Manila* que creíamos estuviese en este puerto, no se hallaba en este año. Pudimos finalmente a las ocho de la mañana amarrarnos con dos calabrotes a un árbol próximo a la playa y un ancla afuera, quedando el cuerpo de la corbeta desde 5 ¼ a 6 brazas, bajo las siguientes enfilaciones: el castillo de San Carlos hoy el de San Diego al N. 59° E., el farallón del Obispo al N. 69° O., y el convento de San Hipólito al N. 46° O. ángulos de la aguja.

ESTADA EN EL PUERTO DE ACAPULCO

Informados por el piloto y capitán de la fragata *Aurora,* quienes tenían ya diferentes viajes de la derrota que habían dirigido desde Guayaquil hasta este puerto, y los vientos que a larga distancia de la costa habían experimentado, nos convencimos y ratificamos nuestros conceptos acerca de la que debíamos seguir y seguimos desde los inmediatos paralelos a la isla de Cocos.

A nuestra llegada supimos por el Gobernador interino, que los Tenientes de Navío Espinosa y Cevallos que por real orden debían unirse a esta expedición, se hallaban en la capital de Méjico; en consecuencia se les despachó un expreso, en que se les prevenía emprendiesen luego su marcha a este puerto, en inteligencia que era el único obstáculo de nuestra demora. Muy en breve se tuvo la contestación de aquellos señores en que manifestaban su celo y actividad, determinando ponerse en camino el día 15; en consecuencia inferimos el día de su llegada, que esperábamos con impaciencia, deseosos de que nos aclarasen las noticias particulares de la Europa, entre ellas las desagradables de la catástrofe de Orán y Cartagena, aunque las tuviésemos bastante detalladas, sin exceptuar la interesante de estar ya determinadas las disenciones entre nuestra corte y la de la Gran Bretaña.

Desahogados de un todo de las faenas marineras, y dado a la tripulación un día de descanso, se empezó a hacer la aguada y leña, que con la lancha concluímos en muy breve. El bote se empleó en son-

dar con la mayor prolijidad el puerto y ensenadas de él; después se midió una base en la playa de Ycacos, que constó de 1830 pies ingleses, para la formación de su plano, cuyas operaciones se hicieron con la mayor escrupulosidad.

Se estableció el observatorio en casa del Gobernador interino a donde se condujeron el cuarto de círculo pequeño, los anteojos, el reloj Nº 105, etc.; y puesto ya todo en orden según el Teniente de Navío Concha, encargado particularmente de este ramo, se dio principio al examen y averiguación del movimiento de los relojes por medio de alturas correspondientes y señales de comparación, de que resultó que el Nº 10 había alterado del que se le asignó en Panamá, 1" 8"' y el 105 de 6"30"' aquél de menor movimiento y éste de mayor.

En los primeros días de aquel establecimiento se infirió la latitud por diferentes estrellas tomadas al N. y al S., resultando de 16°50'32". La longitud fue determinada varias ocasiones: primera por la inmersión del primer satélite de Júpiter con algunos vapores 93°50'15"; segundo por otra emersión también del primer satélite 73°44'38" distinguiéndose las bandas del planeta; tercera finalmente por el Nº 10, occidentales del Real Observatorio de Cádiz 93° 46'00". Igualmente se observaron la variación de la aguja de 7°12' N.E., la inmersión y emersión de la 482 de Mayer, y la inmersión etc. de Cáncer de la mayor confianza, cuya longitud no puede inferirse hasta tener los errores de las tablas de la luna.

En las críticas circunstancias en que nos hallamos, próximos tal vez a emprender desde San Blás la navegación al N., aunque para entonces está ya bastantemente adelantada la estación, empezó el desor-

den en nuestra tripulación, preocupados todavía en la falsa idea de ser felices con sólo depositarse en América. Al principio se desertaron cuatro individuos de la tripulación, y después se aumentó el desorden, imitando a los primeros otros siete, todos europeos y de los mejores; por consiguiente quedamos con un pie de tripulación sumamente débil, sin poder contar con él para grandes empresas, y sin recursos de que otros pudiesen ocupar suficientemente el lugar de aquéllos. Inmediatamente se tomaron las más activas providencias en su seguimiento; por parte del jefe de esta plaza salieron partidas a las inmediaciones y cartas circulares a los alcaldes de los pueblos inmediatos y aún hasta la capital, ofreciéndose después diez pesos de gratificación por cada uno que se aprehendiese, sin omitir los mayores esfuerzos por nuestra parte, haciendo salir dos partidas, una al cargo de un oficial y otra a la de un sargento, ambos de la dotación de este buque, pero fueron inútiles, estaban ya bastante adelantados; pero no obstante confiábamos aún en que se aprehendiesen, como en efecto a los seis días los tuvimos a bordo, excepto dos. A los naturales que los condujeron se les abonó el premio ofrecido, que debían descontarse de los haberes de los mismos, desertores, a quienes se les pusieron ya grillos, ya cadenas, y otros en el cepo.

Acapulco situado en el fondo N.O. del puerto, en la ensenada que forman punta Farallones y del castillo de San Diego, se extiende próximamente de N. ¼ N.E., al S. ¼ S.O. como media milla. Su población de 250 casas próximamente, éstas mal formadas, y el mayor número cubiertas de paja, edificadas de cañas y adobes, excepto algunas de piedras; sus

habitantes exceptuando el número de quince a veinte todos son de color y ascienden a 7.016 incluso los de tropa; a su parte septentrional tiene unos montes bastantemente elevados, entre ellos el de la Vigía, en su parte N.O. y a la del E. el castillo de San Diego, de figura pentagonal, fabricado a toda costa, y concluído en el año de 1784; consta de 60 cañones y en la muralla del foso puede contener una batería de barbeta hasta el número de 86 del mayor calibre. Lo guarnece una compañía de infantería fija, compuesta de capitán, teniente, subteniente, 77 individuos de plaza y 30 de artillería, al cargo de un alférez del mismo Real Cuerpo: los soldados son todos naturales, excepto alguno que otro europeo. Su posición es la más ventajosa, sus fuegos están en tal disposición colocados, que igualmente defienden la campaña, que la marina; de suerte que provisto de todos sus utensilios, es tan respetable como necesario un sitio para su rendición, no obstante tener el defecto y grande nulidad de contener muy poca agua, ésta llovediza y encerrada en un pequeño espacio o aljibe. La tropa está sujeta a un buen orden de disciplina, son robustos, aseados, activos, y no descuidado el esencial punto de subordinación tan preciso y necesario en la milicia, como al real servicio.

El temperamento que tanto habíamos oído exagerar y ponderar su maleza, le hemos experimentado bastante bueno, y creo que sólo podrá contener aquel accidente a las salidas de las aguas y entradas del verano, por la omisión y negligencia que hasta ahora ha habido de desaguar y limpiar una pequeña laguna, situada a la parte del E. de la población, la que con sólo desmontar algunas pequeñas lomas de su inmediación, conseguirían ponerla a nivel de la tierra

que la rodea, y no que se han contentado con abrir una pequeña zanja por donde suavemente desagua al mar, sin que por este medio puedan conseguir todo el efecto que desean.

El puerto es una bahía formada por el continente, y dentro ya de la punta del Grifo es un círculo, cuya circunferencia está rodeada de una cadena de montes sumamente fértiles y alojado de grandes y pequeños árboles, cuyas cúspides están siempre con hojas de un verdor; aunque por ahora débiles, manifiestan lo ameno y hermoso con que se revestirán en la apreciable y buena estación de la primavera. A su boca tiene la isla de la Roqueta, muy inmediata a la costa N.O., cuyo canal llamado de Boca Chica, tiene por su parte más estrecha 730 brazas y por la más ancha 480, su fondo es de 25 hasta 17; generalmente la *Nao de Filipinas* y algunas embarcaciones que recalan al N. del puerto inmediato a la tierra, han entrado por él atracando la punta del Grifo, para aprovechar mejor el viento N.O. que generalmente reina en este surgidero. En la punta N. de la isla y muy inmediato a ella hay un farallón, y E.O. como a tres cables de él está situada una piedra rodeada de 13, 14, 18 y 20 brazas de agua; la boca está próximamente N.S. con el farallón del Obispo, en latitud de 16°48'47" y en longitud occidental del Real Observatorio de Cádiz 93°42'48". Su extensión de una y media milla, su fondo de 24, 33, 30 y 25 ya inmediato a la punta de la Bruja o E. del puerto; pasada la punta del Grifo en cuya inmediación ya se descubre el Castillo y la población, disminuye el fondo hasta 18, 17 y 13; después próximos a tierra e inmediatos al muelle 6, 5, 4 y 3 ya en la orilla.

El amarradero o ya es a la gira como de dos a tres cables del desembarcadero, en cuyo caso convendrá abarbetar los cables, respecto a que los vientos son débiles en esta ocasión, y evitar la faena continua de quitar vuelta, o ya a dos corpulentos árboles próximos a la playa, un ancla afuera y un cable o dos calabrotes a uno de aquéllos.

Las embarcaciones que hacen invernadas se depositan en la ensenada de Santa Lucía, en donde la naturaleza ha formado una excelente y espaciosa dársena, aunque con la gran nulidad de abundar como en el resto del fondeadero en gran número la broma, sumamente perjudicial y dañosa a los buques.

La mar está en la noche brillante y cubierta de fósforos, que con turbonadas la hacen espantosa; en la del 9 sufrimos diferentes del primer cuadrante con rachas tan violentas, que nos obligaron a dar un anclote en ayuda del ancla; después pasaron al cuarto cuadrante continuando con igual fuerza, pero ya estábamos prevenidos con otros calabrotes al árbol, en ayuda de dos que teníamos de poca confianza, como en efecto faltaron. Este accidente parece fue la causa de que al siguiente día nos enmendásemos, quedando entonces próximos al Castillo, y en quince brazas de agua.

La vista lisonjera que ofrecía la enumeración de peces que nos rodeaban, nos hicieron advertir que nuestro cobre estaba cubierto de una capa de pequeñas bellotas de mar, a cuyo fenómeno acudían con abundancia del mismo modo, que después de haberlo limpiado. Este accidente nos hizo hacer varias reflexiones acerca de la noticia y observación del Capitán Cook, extrañando en su viaje la falta de peces a sus alrededores, atribuyendo su origen del cardenillo del

cobre, circunstancias que nos previnieron a favor de dudar aquella opinión, respecto a que nosotros habíamos notado todo lo contrario. No obstante esta verdad, no desconfiamos absolutamente del parecer de aquel inimitable e inmortal Capitán (a quien tanto deben la geografía y navegación) siendo posible que la calidad del cobre con que iba forrado su buque fuese superior al nuestro, y se mantuviese enteramente limpio, en cuyo caso son probables y ciertas ambas observaciones.

El comercio de este puerto se extiende hasta la capital de Méjico, cuyo retorno es en dinero; abraza también las provincias de Puebla, de los Angeles, Guadalajara, Valladolid, etc. El género de mayor consumo y al que se aplican más los naturales es el algodón, que cambian con género de la misma especie, sombreros de pelo basto negros y blancos, avíos de montar, otros útiles fabricados en el reino, poca o ninguna cantidad de dinero, y algunos pequeños renglones de primera necesidad.

El comerciante adelanta al natural dinero y géneros siempre con ventaja, y a veces con usura, a pagarse en algodón al fin de la cosecha; de suerte que cuando aquéllos entregan el fruto de su desvelos y trabajos, tienen ya muy poco que percibir, y las más de las veces empleadas sus fatigas en beneficio de aquél y no en provecho y utilidad de ellos mismos.

El comercio de la *Nao de Filipinas* se reduce a efectos de la India, de los que sólo quedan en este puerto las cambayas, lienzos blancos, fuertes mahones, pañuelos, liencecillos, alguno que otro de seda, loza y otros pequeños renglones de consumo en el país; lo restante pasa a la capital e interior del reino, ya sea por memorias, o ya vendidos a los comerciantes que

acuden a sus compras. Los filipinos suelen muchas veces no salir de sus facturas, y entonces dejan comisionados; este accidente, el proveerse ahora este reino de géneros de Europa a precios más cómodos, de que antes carecía, y el establecimiento de la compañía de Filipinas, sustituyendo aquel comercio de algunos renglones que extrae de aquí, es la causa de que con razón atribuyen toda la decadencia de éste; pues si antes todos los años venía una *Nao,* en la actualidad se calculan cinco en cada tres; al revés los retornos son en el día la mayor parte en dinero, grana de tinte para los chinos, ropas para los religiosos, drogas medicinales, cobre en barras y algunos comestibles, como jamones, garbanzos, etc. Conduce también la *Nao* el situado para Manila e islas Marianas, que asciende para aquélla a 328.961 pesos y para éstas a 17.051 pesos y en efectos hasta 21.400, de suerte que a su salida conducirá de tres y medio a cuatro millones; esta diferencia si hay o no feria, el permiso que ésta tiene a la salida de Manila en efectos es de medio millón de pesos, del cual deja a S.M. de derechos 86.744 y se tiene regulado que de tres *Naos* deja a S.M. la concesión del permiso de una, esto es, el medio millón. Generalmente ancla en este surgidero por diciembre o enero, después de cinco meses de navegación, y da la vela precisamente en todo marzo.

Las embarcaciones del reino del Perú, su principal ramo de comercio es el del cacao; no obstante traen algunos otros renglones, como son pasas, almendras, calaguala, canchalagua, zarzaparrilla y algunas menudencias. Su retorno es de bayetas, lienzos listados, palo de tinte, sombreros, indianas, cobre labrado, pimienta y loza, efectos todos del reino, siéndole pro-

hibido cualquier género de la India. Estas embarcaciones no guardan orden alguno; hay años que anclan en este puerto hasta el número de tres, y otros en que no ancla ninguna; sus registros dejan a S.M. de 50.000 a 60.000 pesos de derechos. La estación es desde noviembre a marzo, su demora por lo general es de un mes, excepto algunos, que suelen invernar y esperar al siguiente año.

Todas las tierras de este partido que se extienden hasta cuarenta leguas, están absolutamente sin cultivo, excepto el algodón que se beneficia cuidadosamente; no obstante es tan fértil y bondadosa, que con sólo arrojar las semillas, sin otra diligencia en su favor que desmontarla y quitar el abrojo, produce inmediatamente, y en aquellos parajes en que la tierra entretiene alguna humedad, da dos cosechas al año, produciendo un veintidós por ciento.

Los montes y bosques inmediatos alimentan también preciosas y ricas maderas, pero de su uso, calidad, resistencia y valor, nos ha sido absolutamente imposible su averiguación, y sólo las del cedro María y roble que pueden aplicarse para la construcción.

Los temblores que se experimentan con bastante frecuencia, según el sentir de estas gentes a quienes poníamos la objeción de cómo no se presentaban en nuestra demora, no causan daño alguno en ellas, notándose sólo lo general de secarse unos pozos y a otros aumentárseles la cantidad del agua, cuya razón física omitimos por no ser de este lugar.

Las rentas del Real erario ascienden en este partido, incluso el tributo del natural que empieza a pagar a los dieciséis años a razón de 18 reales, dejan esta obligación a los sesenta, promediando también

los registros de las embarcaciones para cada año, a 110.000 pesos.

Los sueldos del Gobierno, oficiales reales, quienes residen en Méjico excepto la temporada de *Nao,* tropa y otros empleados por Real Hacienda, 28.000 pesos.

De que resulta quedar a favor del real erario 92.000 pesos.

Como la llegada de nuestros compañeros debía verificarse de un día a otro, se cerró el 19 la cuenta y examen de los relojes, y el 20 se condujeron a bordo todos los instrumentos astronómicos, quedando de un todo redondeados, esperando sólo aquel instante para dar la vela, y como el 24 tuviésemos noticias de estar ya muy próximos, suspendimos el ancla del E. y en la mañanita quedamos a pique de la del O., suponiendo en ella el arribo de aquellos señores, como en efecto los recibimos a las ocho de la mañana ya con las gavias izadas, pero hicieron presente que su equipaje y algunos instrumentos, entre ellos dos relojes de longitud de segunda suerte, quedaban todavía como a una jornada; en consecuencia se arriaron aquéllas y cesó toda faena de levarnos.

Es difícil concebir el regocijo que excitaron en nosotros estos dos amables compañeros a quienes con afectuosos abrazos, les indicamos nuestro contento y alegría; pasadas ya las más tiernas demostraciones de amistad abrieron sus diques, comunicándonos muchas e interesantes noticias de la Europa y aclarándonos completamente otras. No obstante la exactitud y el orden que se propusieron para manifestárnosla, sin exceptuar la más leve, fueron tratados sin piedad.

Nuestra curiosidad se extendía a otras muchas que mirábamos con el mayor interés; así los tuvimos próximamente sobre catorce horas satisfaciéndonos ya a unos ya a otros según se nos ocurría, hasta que finalmente sorprendidos, nos entregamos a la reflexión, conciliando en ellas gustosamente un sueño poco tranquilo, y con demasiada frecuencia interrumpido.

FIN DEL TOMO I



